

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR  
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS  
CURSO DE ESTADO-MAIOR CONJUNTO**

**2017/2018**



**TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL**

**APROVEITAMENTO DAS CAPACIDADES DE TRANSPORTE  
ESTRATÉGICO DE FORÇAS MILITARES PROPORCIONADO PELO  
*MOVEMENT COORDINATION CENTRE EUROPE***

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A  
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO  
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS  
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL  
REPUBLICANA.**

**Susana Margarida Gomes Pinto  
MAJOR, TRANSMISSÕES**



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR**  
**DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**APROVEITAMENTO DAS CAPACIDADES DE**  
**TRANSPORTE ESTRATÉGICO DE FORÇAS MILITARES**  
**PROPORCIONADO PELO**  
***MOVEMENT COORDINATION CENTRE EUROPE***

**MAJOR, TRANSMISSÕES Susana Margarida Gomes Pinto**

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2017/2018

Pedrouços 2018



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR**  
**DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**APROVEITAMENTO DAS CAPACIDADES DE**  
**TRANSPORTE ESTRATÉGICO DE FORÇAS MILITARES**  
**PROPORCIONADO PELO**  
***MOVEMENT COORDINATION CENTRE EUROPE***

**MAJOR, TRANSMISSÕES Susana Margarida Gomes Pinto**

Trabalho de Investigação Individual do CEMC 2017/2018

Orientador: TENENTE-CORONEL, ENGENHEIRO ELETROTÉCNICO

Pedro Miguel da Silva Costa

Pedrouços 2018



### **Declaração de compromisso Antiplágio**

Eu, **Susana Margarida Gomes Pinto**, declaro por minha honra que o documento intitulado **Aproveitamento das capacidades de transporte estratégico de forças militares proporcionado pelo *Movement Coordination Centre Europe*** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida enquanto auditora do **Curso de Estado-Maior Conjunto 2017/2018** no Instituto Universitário Militar e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, **8 de maio de 2018**

Susana Margarida Gomes Pinto



## Agradecimentos

No final desta jornada, em primeiro lugar, gostaria de agradecer ao meu orientador, Tenente-Coronel Pedro Miguel da Silva Costa, pela disponibilidade, preocupação e acompanhamento.

Ao Tenente-Coronel Manuel Fortunato Mendes Marques, pelo interesse e apoio inexcedível, nomeadamente possibilitando o canal de comunicação com os entrevistados do *Movement Coordination Centre Europe*.

A todos entrevistados no âmbito desta investigação, pela sua disponibilidade e generosidade em contribuir com conhecimento e experiência: Coronel Tirocinado João Salvado Alves; Capitão-de-Fragata Diogo Guerreiro de Oliveira; Major João da Silva Domingues; Tenente-Coronel Raul Afonso Paixão; Coronel Franck Verdierre da França; Major Arto Purkunen da Finlândia; Tenente-Coronel Magnus Qvist da Suécia; Tenente-Coronel Jan Czerniakiewicz da Polónia; Tenente-Coronel Dirk Bulla da Alemanha; Sargento-Mor Yves MERSCH do Luxemburgo; Tenente-Coronel Josef Tomšíček da República Checa; Capitão de Fragata Jean-Jacques Mounier da França; Coronel Rudolf Ebenberger da Áustria; Tenente-Coronel Mariano Moreno Juan de Espanha; Tenente-Coronel D.J. Carlson do Canadá.

Aos meus pais, Maria e José Lino, à minha sogra, Maria Celeste, e à minha irmã, Ana, pelo apoio incondicional e estabilidade familiar que proporcionaram.

Acima de tudo, dedico este trabalho:

Ao meu marido, José Edgar, por me incentivar a desafiar-me profissionalmente, pelo apoio e espírito crítico constantes, ao longo desta investigação,

À minha princesa, Diana, pela sua alegria contagiante, meiguice e paciência.

A todos bem hajam.



## Índice

Introdução .....	1
1.Revisão da literatura e metodologia .....	5
1.1. Revisão da literatura .....	5
1.2. Metodologia da investigação .....	10
1.2.1. Fase exploratória.....	11
1.2.2. Fase analítica.....	12
1.2.3. Fase conclusiva .....	13
1.3. Modelo de análise .....	13
2.Potencialidades do <i>Movement Coordination Centre Europe</i> .....	14
2.1. Organização do <i>Movement Coordination Centre Europe</i> .....	14
2.2. Transporte marítimo .....	15
2.2.1. Finalidade.....	15
2.2.2. Atividades .....	15
2.2.3. Desafios.....	16
2.3. Transporte de superfície .....	17
2.3.1. Finalidade.....	17
2.3.2. Atividades .....	17
2.3.3. Desafios.....	18
2.4. Transporte aéreo .....	19
2.4.1. Finalidade.....	19
2.4.2. Atividades .....	20
2.4.3. Desafios.....	21
2.5. Síntese conclusiva.....	22
3.Transportes Estratégico de Forças Nacionais Destacadas portuguesas .....	24
3.1. Estado-Maior-General das Forças Armadas .....	24
3.1.1. Processo de empenhamento das FFAA.....	24
3.1.2. Centro de Controlo de Movimentos.....	24
3.2. Marinha.....	26



3.2.1.	Execução da projeção/ retração de FND antes de 2018.....	26
3.2.2.	Execução da sustentação de FND antes de 2018 .....	26
3.2.3.	Coordenação com o CCM.....	26
3.2.4.	Planeamento e Execução da projeção/ retração e sustentação de FND em 2018 .....	27
3.3.	Exército.....	28
3.3.1.	Execução da projeção/ retração de FND antes de 2018.....	28
3.3.2.	Execução da sustentação de FND antes de 2018 .....	29
3.3.3.	Coordenação com o CCM.....	29
3.3.4.	Planeamento e Execução da projeção/ retração e sustentação de FND em 2018 .....	30
3.4.	Força Aérea Portuguesa .....	31
3.4.1.	Execução da projeção/ retração de FND antes de 2018.....	31
3.4.2.	Execução da sustentação de FND antes de 2018 .....	31
3.4.3.	Coordenação com o CCM.....	31
3.4.4.	Planeamento e Execução da projeção/ retração e sustentação de FND em 2018 .....	31
3.5.	Síntese conclusiva.....	32
4.	Adesão de Portugal no <i>Movement Coordination Centre Europe</i> .....	34
4.1.	Realidade internacional .....	34
4.1.1.	Utilização do MCCE.....	34
4.1.2.	Organizações nacionais que coordenam com o MCCE.....	35
4.1.3.	Localização dos Estados-Membros.....	36
4.1.4.	Oportunidades .....	38
4.1.5.	Redução de custos de TE .....	39
4.1.6.	Aspetos a melhorar .....	40
4.1.7.	Redundância do MCCE .....	41
4.2.	Realidade portuguesa.....	42
4.2.1.	Utilização do MCCE.....	42
4.2.2.	Organizações nacionais que coordenam com o MCCE.....	43
4.2.3.	Localização dos Estados-Membros.....	43



4.2.4.	Oportunidades .....	43
4.2.5.	Redução de custos de TE .....	44
4.2.6.	Aspetos a melhorar .....	44
4.2.7.	Redundância do MCCE .....	44
4.3.	Síntese conclusiva.....	45
Conclusões	.....	46
Bibliografia	.....	51

### **Índice de Apêndices**

Apêndice A - Conceção metodológica da investigação .....	Apd A-1
Apêndice B - Entrevista a Representante da Marinha Portuguesa .....	Apd B-1
Apêndice C - Entrevista a Representante do Exército Português.....	Apd C-1
Apêndice D - Entrevista a Representante da Força Aérea Portuguesa.....	Apd D-1
Apêndice E - Guião da Entrevista aos Representantes dos Estados-Membros do <i>Movement Coordination Centre Europe</i> .....	Apd E-1
Apêndice F - Excerto das Respostas por Entrevistado .....	Apd F-1
Apêndice G - Entrevista ao Diretor do <i>Movement Coordination Centre Europe</i> .....	Apd G-1
Apêndice H - Entrevista ao Representante Nacional no <i>Movement Coordination Centre Europe</i> .....	Apd H-1
Apêndice I - Entrevista ao Chefe do Centro de Controlo de Movimentos Nacional .	Apd F-1

### **Índice de Figuras**

Figura 1 – EM do MCCE .....	7
Figura 2 – EM pertencentes ao MCCE e ao ATARES.....	8
Figura 3 – Exemplo de movimento estratégico composto por várias fases e terminais.....	10
Figura 4 – Organograma do MCCE .....	15
Figura 5 – Estados que solicitaram e satisfizeram os pedidos de TMar em 2017 .....	16
Figura 6 - Estados que solicitaram e satisfizeram os pedidos de TSup, em 2016 e 2017 ...	18
Figura 7 – Rotas aéreas possíveis identificadas nas conferências de TAer.....	21
Figura 8 – Localizações dos pedidos (origem e destino).....	21
Figura 9 – Organização do CCM.....	25





## **Índice de Tabelas**

Tabela 1 – Entidades entrevistadas e QD concorrentes.....	12
Tabela 2 – Conceção metodológica da investigação .....	Apd A-1

## **Índice de Quadros**

Quadro 1 – Consulta ao MCCE no planeamento da projeção de uma força .....	34
Quadro 2 – Finalidade da utilização do MCCE (maioria das vezes) .....	35
Quadro 3 – Organização nacional que coordena com o MCCE tem poder de decisão .....	36
Quadro 4 – Localização dos EM face aos restantes para usufruir/ proporcionar TE .....	37
Quadro 5 – Oportunidades do MCCE .....	39
Quadro 6 – Redução de custos de TE.....	40
Quadro 7 – Formas de compensação para a economia dos meios de TE.....	40
Quadro 8 – Aspetos a melhorar no ambiente MCCE .....	41
Quadro 9 – Outras organizações de TE a que os EM pertencem .....	42
Quadro 10 – Redundância para uma operação Artigo 5º da OTAN .....	42



## **Resumo**

O presente trabalho tem como objeto de investigação “A adesão de Portugal ao *Movement Coordination Centre Europe*”, tendo-se proposto analisar a adesão de Portugal a este Centro, com vista a agilizar a capacidade de transporte estratégico de forças militares. Neste sentido, analisam-se as potencialidades deste Organismo Multinacional, caracterizam-se os modos de transporte estratégico das Forças Nacionais Destacadas e analisa-se o impacto atual da adesão de Portugal ao Centro na capacidade de transporte estratégico das Forças Armadas portuguesas.

Para a concretização destes objetivos, a metodologia seguida baseou-se num raciocínio indutivo, aliado a uma estratégia qualitativa e a um desenho de pesquisa consubstanciado no estudo comparativo entre a realidade internacional e a realidade portuguesa no que concerne ao transporte estratégico.

A pesquisa realizada concluiu que a forma como a adesão de Portugal ao *Movement Coordination Centre Europe* pode contribuir para agilizar a capacidade de transporte estratégico de forças militares passa por integrar, no processo de planeamento dos Ramos da projeção, sustentação e retração de Forças, uma consulta a este Organismo, através do Centro de Controlo de Movimentos nacional. Paralelamente, os Ramos deverão executar um planeamento anual rigoroso dos transportes que preveem efetuar e partilharem-no para colaborar no ambiente multinacional.

## **Palavras-chave**

Centro de Controlo de Movimentos, Forças Nacionais Destacadas, *Movement Coordination Centre Europe*, Transporte Estratégico



## **Abstract**

*This academic research paper focuses in "accession of Portugal to the Movement Coordination Centre Europe ", analyzing the accession of Portugal to this Center in order to streamline the strategic transport capacity of military forces. In particular, it analyzes the potentialities of the Multinational Organization, it characterizes the strategic transport modes of the Detached National Forces and it analyzes the current impact of Portugal's accession to the Centre in the strategic transport capability of the Portuguese Armed Forces.*

*In order to achieve these objectives, the methodology followed was based on an inductive reasoning, combined with a qualitative strategy and a research design based on a comparative study between the international reality and the Portuguese reality regarding strategic transport.*

*The research concludes that the way in which Portugal's accession to the Movement Coordination Center Europe may contribute to the strategic transport capability of military forces, stands on a consultation with this Organization through the national Movement Control Center, during the planning process of Navy, Army and Air Force for deployment, sustainment and re-deployment of military forces. At the same time, they must carry out yearly planning of the transport to carry out and share it in this multinational environment.*

## **Keywords**

*National Movement Control Centre, Detached National Forces, Movement Coordination Centre Europe, Strategic Transport*



## **Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos**

### **A**

AIAT – *Army Institutional Advising Team*

AJP - *Allied Joint Publication*

AssurMeas – *Assurance Measures*

AMSCC – *Athens Multinational Sealift Coordination Centre*

ARREC – Área de Recursos

ATAR – *Air-to-Air Refuelling*

ATARES – *Air Transport and Air to Air Refueling and other Exchange of Services*

### **C**

CAA – Contrato de Acesso Assegurado

CCM – Centro de Controlo de Movimentos

CCOM – Comando Conjunto para as Operações Militares

CEMGFA – Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas

CEP – Cooperação Estruturada Permanente

CN – Comando Naval

### **D**

DGRDN – Direção-geral de Recursos da Defesa Nacional

DMT – Direção de Material e Transportes

### **E**

EATC – *European Air Transport Command*

EDA – *European Defence Agency*

EM – Estados-Membros

EMGFA - Estado-Maior-General das Forças Armadas

END – Elementos Nacionais Destacados

EOD – *Explosive Ordnance Disposal*

EPR – Entidade Primariamente Responsável

EUA – Estados Unidos da América

EUMS – *European Union Military Staff*



EUNAVFORMED – *European Union Naval Force - Mediterranean*

EVE – *Effective Visible Execution*

## **F**

FAP – Força Aérea Portuguesa

FEP – *Flow Execution Plan*

FFAA - Forças Armadas

FND – Forças Nacionais Destacadas

## **H**

HAW – *Heavy Airlift Wing*

## **J**

JADTEU – *Joint Air Delivery Test & Evaluation Unit*

JLSG – *Joint Logistic Support Group*

## **K**

KFOR – *Kosovo Force*

## **L**

LOGFAS – *Logistic Functional Area Services*

LSAR – *Long Range Search and Rescue*

## **M**

MCCE – *Movement Coordination Centre Europe*

MDN –Ministério da Defesa Nacional

MIA – *Multinational Implementing Arrangement*

MilMob – *Military Mobility*

MINUSCA – *United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission Central African Republic*

MPA – *Maritime Patrol Aircraft*



## **N**

NATO – *North Atlantic Treaty Organization*

NLHESO – *Network of Logistic Hub in Europe and support to Operations*

NMCC – *National Movement Coordination Centre*

NRP – Navio da República Portuguesa

NSPA – *NATO Support and Procurement Agency*

NU – Nações Unidas

## **O**

OE – Objetivo Específico

OG – Objetivo Geral

OIR – Operação *Inherent Resolve*

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

## **P**

POC – *Point of Contact*

POD – *Port of Disembarkation*

POE – *Port of Embarkation*

## **Q**

QC – Questão Central

QD – Questão Derivada

QRF – *Quick Reaction Force*

## **R**

RepCheca – República Checa

RepEM – Representantes dos EM

RSM – *Resolute Support Mission*

RU – Reino Unido



## **S**

SALCC – *Strategic Air Lift Coordination Cell*

SALIS – *Strategic Airlift Interim Solution*

SB – *Steering Board*

SEOS – *Surface Exchange of Services*

SHAPE – *Supreme Headquarters Allied Powers Europe*

SNMCMG1 – *Standing NATO Mine Countermeasures Group One*

SNMG1 – *Standing NATO Maritime Group One*

## **T**

TA – *Technical Agreement*

TAer – Transporte Aéreo

TE – Transporte Estratégico

TMar – Transporte Marítimo

TN – Território Nacional

TO – Teatro de Operações

TSup – Transporte de Superfície

## **U**

UE – União Europeia

## **V**

VJTF – *Very High Readiness Joint Task Force*

## **W**

WB – *Working Board*



## Introdução

O Transporte Estratégico (TE) tem sido uma preocupação constante das organizações internacionais, como a União Europeia (UE) e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), no planeamento e conduta de operações militares.

A dispersão geográfica das ameaças à Aliança Atlântica, aliadas à escassez de meios de TE, aéreo e marítimo, dos Estados-Membros (EM), impulsionaram a necessidade de implementar medidas para mitigar esta vulnerabilidade (MDN, 2014, p. 2).

Desta forma, “foram aprovadas várias iniciativas a nível ministerial (*Defense Capability Initiatives*, *Prague Capability Commitments* e Cimeira de Riga em 2006), que se traduziram na necessidade dos países da OTAN adotarem o conceito de “*usability*”, segundo o qual devem ter capacidade de TE, em meios próprios e/ou contratados/alugados, que permita projetar e sustentar 8% do universo do seu efetivo militar” (MDN, 2014, p. 2).

Para fazer face aos requisitos impostos pela OTAN, Portugal aderiu a vários organismos multinacionais de TE, nomeadamente o *Movement Coordination Centre Europe* (MCCE). No entanto, pouco tem rentabilizado este investimento (MDN, 2014, p. 2).

Mais recentemente, a UE despertou para a necessidade de revitalizar a Política Comum de Segurança e Defesa, sentindo-se ameaçada, por um lado, a leste, com a desestabilização da Ucrânia, provocada pela violação russa da Lei Internacional. Por outro lado, com a crise de refugiados que os países da UE tentam gerir, desencadeada pelo terrorismo e a violência, do Norte de África e Médio Oriente, e que foi o catalisador para o referendo que legitimou o processo de saída do Reino Unido (RU) da UE (*Brexit*) (EU, 2016, pp. 3-33; Friedman, 2016).

A desestabilização do ambiente geopolítico da UE e o *Brexit*, aliados à política da Administração Trump, em que, pela primeira vez, os Estados Unidos da América (EUA) mostram algum desinteresse pela OTAN e reclamam maior investimento dos países europeus na Organização, fizeram convergir os governos da França e da Alemanha numa liderança estratégica em prol da segurança e defesa europeias (Koenig e Walter-Franke, 2017, pp. 3-7; GovFedDEU, 2016, p. 6; DN/Lusa, 2017).

Esta convergência traduziu-se na ativação da Cooperação Estruturada Permanente (CEP), entre outros mecanismos, no sentido de sincronizar esforços dos EM para concretizar o objetivo comum. No âmbito da CEP, Portugal tem manifestado interesse por dois projetos, o *Network of Logistic Hub in Europe and support to Operations* (NLHESO) e o *Military Mobility* (MilMob) (Vieira, 2018).





O projeto NLHESO tem como objetivo melhorar o apoio logístico estratégico e a projeção de forças para as missões da UE, através de soluções transfronteiriças mais eficientes e transparentes. O melhoramento do planeamento logístico e de movimento, assim como a normalização de procedimentos comuns, terão consequências na capacidade da UE e da OTAN conduzirem missões e operações mais desafiantes. Por sua vez, MilMob é um projeto mais voltado para dentro da UE, pretendendo aumentar a velocidade do movimento das forças militares, em toda a Europa, através da redução de barreiras, desde obstáculos burocráticos até problemas de infraestruturas, como estradas e pontes que não podem acomodar grandes veículos militares (CE, 2017).

A nível nacional, a recente publicação da Diretiva Estratégica do Estado-Maior-General das Forças Armadas (EMGFA) 2018/2021 identificou a linha de ação “Melhorar a capacidade de resposta às necessidades de TE”, com vista a aprofundar os mecanismos de cooperação internacional, entre outros (CEMGFA, 2018, p.27).

Assim, esta investigação concorre para esta linha de ação, tornando-se bastante pertinente para Portugal e, em especial, para as Forças Armadas (FFAA) portuguesas, no sentido de analisar de que forma a adesão de Portugal ao MCCE pode contribuir para a melhoria da capacidade de TE de forças militares.

Neste sentido, o presente estudo insere-se na área de investigação das Operações Militares, mais concretamente, na subárea de investigação Logística Militar, tendo como objeto de investigação a adesão de Portugal ao MCCE, delimitado em dois domínios: tempo e conteúdo. Em termos temporais, a investigação inicia-se com um acontecimento, em 2010, que corresponde à adesão de Portugal ao MCCE, e prolonga-se até à atualidade. Quanto ao conteúdo, este será delimitado ao TE aéreo, marítimo e de superfície<sup>1</sup> e a Forças Nacionais Destacadas (FND) (CIDIUM, 2017).

O objetivo geral (OG) desta investigação é “Analisar a adesão de Portugal ao MCCE com vista a agilizar<sup>2</sup> a capacidade de TE de forças militares”, decomposto nos seguintes objetivos específicos (OE):

- OE 1 - Analisar as potencialidades do MCCE que permitem agilizar a capacidade de TE dos EM;

---

<sup>1</sup> O Transporte de Superfície (TSup) inclui o transporte ferroviário, rodoviário e por vias navegáveis interiores. Estas últimas são cursos de água que não fazem parte do mar e que, devido às suas características naturais ou artificiais, são navegáveis, principalmente por embarcações de navegação interior (UE, 2007, p. L103\_26).

<sup>2</sup> A autora entende agilizar por uma forma de simplificar e tornar eficiente a capacidade de TE de forças militares.



- OE 2 - Caracterizar os modos de TE das FND portuguesas;
- OE 3 - Analisar o impacto atual da adesão de Portugal ao MCCE na capacidade de TE das FFAA portuguesas.

Após a identificação dos OG e OE da presente investigação, a problemática de investigação concretiza-se através da formulação da Questão Central (QC) e das Questões Derivadas (QD).

A QC, que concorre diretamente para o OG, da investigação é: “De que forma a adesão de Portugal ao MCCE pode contribuir para agilizar a capacidade de TE de forças militares?”.

A QC foi decomposta em três QD, cada uma concorrendo diretamente para o OE correspondente, e que servirão como elementos orientadores da investigação:

- QD 1 - De que forma as potencialidades do MCCE permitem agilizar a capacidade de TE dos EM?
- QD 2 - Como é que as FFAA portuguesas executam o TE das suas FND?
- QD 3 - De que forma a adesão de Portugal ao MCCE teve impacto na atual capacidade de TE das FFAA portuguesas?

O Apêndice A, sumariza a conceção metodológica seguida para o presente trabalho.

A metodologia seguida na elaboração deste trabalho baseou-se num raciocínio indutivo, aliado a estratégia qualitativa. O desenho de pesquisa é consubstanciado no estudo comparativo entre a realidade internacional, assente na perspetiva dos EM do MCCE, e a realidade portuguesa de projeção, retração e sustentação de FND. Para tal, a recolha de dados incidiu na análise documental e em entrevistas ao Diretor do MCCE, a doze Representantes dos EM (RepEM) no MCCE, onde se inclui o Representante Nacional, bem como a outras entidades nacionais como o Chefe do Centro de Controlo de Movimentos (CCM), o Chefe da Divisão de Logística do Comando Naval (CN) da Marinha, o Adjunto do Chefe da Seção de Transportes Aéreos e Marítimos da Repartição de Reabastecimento e Transportes da Direção de Material e Transportes (DMT) do Comando da Logística do Exército e o Chefe da Repartição de Mobilidade e Transporte do Comando Aéreo da Força Aérea Portuguesa (FAP).

O trabalho encontra-se organizado em quatro capítulos. O primeiro capítulo é dedicado à revisão da literatura, enquadramento conceptual e metodologia. No segundo capítulo, analisam-se as potencialidades do MCCE que permitem agilizar a capacidade de TE dos EM. No terceiro capítulo, caracterizam-se os modos de TE das FND portuguesas. E, no quarto capítulo, analisa-se o impacto atual da adesão de Portugal ao MCCE na capacidade



de TE das FFAA portuguesas. Por fim, tecem-se as conclusões sobre de que forma a adesão de Portugal ao MCCE pode contribuir para agilizar a capacidade de TE de forças militares.



## 1. Revisão da literatura e metodologia

### 1.1. Revisão da literatura

As missões sob a égide da OTAN e da UE, em África<sup>3</sup>, na Europa<sup>4</sup>, no Médio Oriente<sup>5</sup>, e no Mar Mediterrâneo, Oceano Índico e Atlântico Norte, demonstram a influência global destas organizações, assim como a importância vital da capacidade de TE para o sucesso das operações militares (EU, 2016; NATO, 2017). No entanto, a escassez de meios de TE, para a projeção, sustentação e retração de forças militares, ameaça a eficiência desta capacidade. Neste sentido, a OTAN tomou uma posição mais firme que a UE, pressionando os governos do seus EM a encontrarem soluções para o TE das suas forças (MDN, 2014, p. 2).

Portugal, não dispondo de meios dedicados de TE, em 2010, procurou cumprir os requisitos impostos através do estabelecimento de dois Contratos de Acesso Assegurado (CAA), o *Strategic Airlift Interim Solution*<sup>6</sup> (SALIS) e o *Multinational Implementing Arrangement* (MIA), bem como a adesão a dois Centros de Coordenação, o *Athens Multinational Sealift Coordination Centre* (AMSCC) e o MCCE, que, além de reconhecidos pela OTAN, contam com a adesão de diversos países da Aliança (MDN, 2014, p. 3).

No âmbito do contrato com o SALIS, em 2010, Portugal acionou a requisição de uma aeronave, para a qual já tinha adquirido horas de voo pré-pagas, para a projeção da *Quick Reaction Force* (QRF) para o Teatro de Operações (TO) do Afeganistão. Na véspera da realização do voo, a *Strategic Air Lift Coordination Cell* (SALCC), entidade gestora do SALIS, cancelou a sua realização, tendo justificado esta ação com dificuldades na obtenção de autorizações de sobrevoo, em alguns países. O cancelamento de uma missão planeada provocou enormes constrangimentos na projeção da força e o desagrado das entidades nacionais envolvidas no processo, levando a que Portugal renunciasse o contrato com o SALIS (Domingues, 2018; MDN, 2014, p. 4).

Assim, atualmente Portugal participa apenas em três iniciativas multinacionais de TE, o CAA com o MIA e dois centros de coordenação, o AMSCC e o MCCE (MDN, 2014, p. 4).

---

<sup>3</sup> Por exemplo Mali, República Centro Africana ou Somália.

<sup>4</sup> Por exemplo Kosovo, Países Bálticos.

<sup>5</sup> Por exemplo Afeganistão e Iraque.

<sup>6</sup> O SALIS visa assegurar às nações integrantes deste acordo, a possibilidade de requisitarem Transporte Aéreo (TAer) com recurso a aeronaves Antonov AN-124-100 que se encontram preposicionadas em aeroportos designados (NATO, 2015; Domingues, 2018).



O MIA garante o acesso assegurado a um pacote de 13 navios, três navios contratados pela NATO *Support and Procurement Agency* (NSPA) e capacidade sobrança de dez navios de outros EM<sup>7</sup> (MDN, 2014, p. 6).

O AMSCC tem a missão de conduzir o planeamento e coordenação de TE marítimo, no âmbito dos memorandos de entendimento assinados pelos países e organizações internacionais, nomeadamente OTAN e UE. Garante uma alternativa ao mercado, em especial, no que concerne a navios, sendo que a sua frota dispõe de 160 navios de vários tipos (*roll-on roll-off passenger*, multiusos, *tankers*, *containers*, *general cargo*, *bulk carriers*) (AMSCC, 2016; MDN, 2014, p. 6).

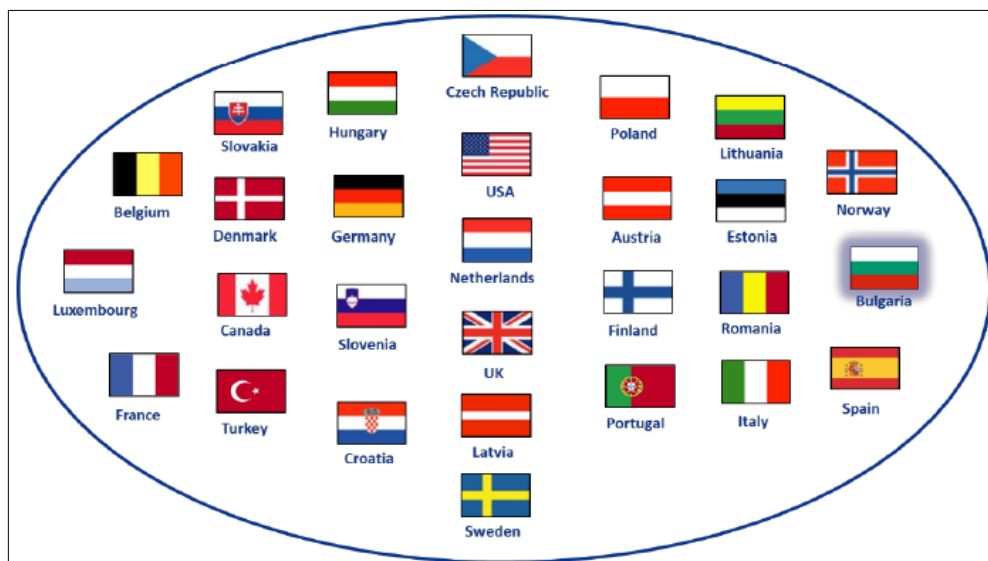
O MCCE é um organismo multinacional, criado em 2007, composto por 28 EM (Figura 1), que se dedica a coordenar as capacidades de transporte dos participantes e *Air-to-Air Refuelling* (ATAR) de forma a otimizar sinergias. O MCCE tem como funções principais:

- coordenar os pedidos dos participantes para apoiar a projeção operacional e de treino, bem como movimentos de rotina;
- coordenar os pedidos de movimentos dos participantes unilaterais e multilaterais, em apoio às operações, incluindo Operações de Resposta a Crises e Desastres Humanitários;
- estar preparado para garantir o apoio à coordenação de operações da UE, OTAN e Nações Unidas (NU);
- identificar e evidenciar algum potencial para otimizar o TAer, reabastecimento aéreo, Transporte Marítimo (TMar) e TSup. Isto inclui o aconselhamento sobre a capacidade de *charter*<sup>8</sup> comercial, evitando-se competição desnecessária pelos mesmos recursos, provocando o aumento dos custos;
- estar preparado para garantir os serviços de coordenação a terceiros, se proposto por algum participante (MCCE, 2017b, p. 5).

---

<sup>7</sup> Para além de Portugal, o MIA tem como EM a Alemanha, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Eslovénia, Holanda, Hungria, Lituânia, Noruega e RU (MDN, 2014, p. 5).

<sup>8</sup> O operador *charter* garante a aeronave, tripulação, combustível e outros serviços necessários para o transporte (Wells & Chadbourne, 1994 cit. por Kaps, et al., 2001, p. 97)



**Figura 1 – EM do MCCE**

**Fonte:** (MCCE, 2017b, p. 3)

De forma a garantir uma coordenação intensa e eficiente, o Coronel Verdierre, Diretor do MCCE, reforça a mais-valia em aderir ao mecanismo *Air Transport and Air to Air Refueling and other Exchange of Services* (ATARES), “pois só assim é possível tirar proveito da disponibilidade de meios e capacidades sobranes em voos dos EM, e ultrapassar as dificuldades com que muitas vezes os Estados se deparam na realização de transações monetárias, devido às regras que regem as contabilidades públicas, e que limitam transações financeiras”. Do mesmo modo, Verdierre antecipa que o mecanismo *Surface Exchange of Services* (SEOS), homólogo do ATARES em termos de serviços de superfície, se desenvolverá com sucesso (MDN, 2016, p. 2; MCCE, 2017b, p. 2).

O mecanismo ATARES é um sistema de troca de serviços de TAer baseado na hora de voo equivalente, tendo como referência o preço de custo de uma hora de voo das aeronaves C-130/ C-160, sendo que os serviços executados por outras aeronaves serão calculados mediante esta referência. Desta forma, normalmente, o ressarcimento é feito sem haver dinheiro envolvido, facilitando o apoio mútuo através da otimização do espaço sobranes e providenciando oportunidades de treino entre nações. A Figura 2 apresenta os EM do MCCE que pertencem ao ATARES (EATC, 2017b).

Neste sentido, Portugal adere ao ATARES, em 2016, e cria, um ano mais tarde, o CCM, no Comando Conjunto para as Operações Militares (CCOM), para operacionalizar a sinergia entre o MCCE e ATARES, no que respeita à partilha de transportes e de capacidade sobranes de carga entre alguns dos EM (DIREC, 2017, p. 1).

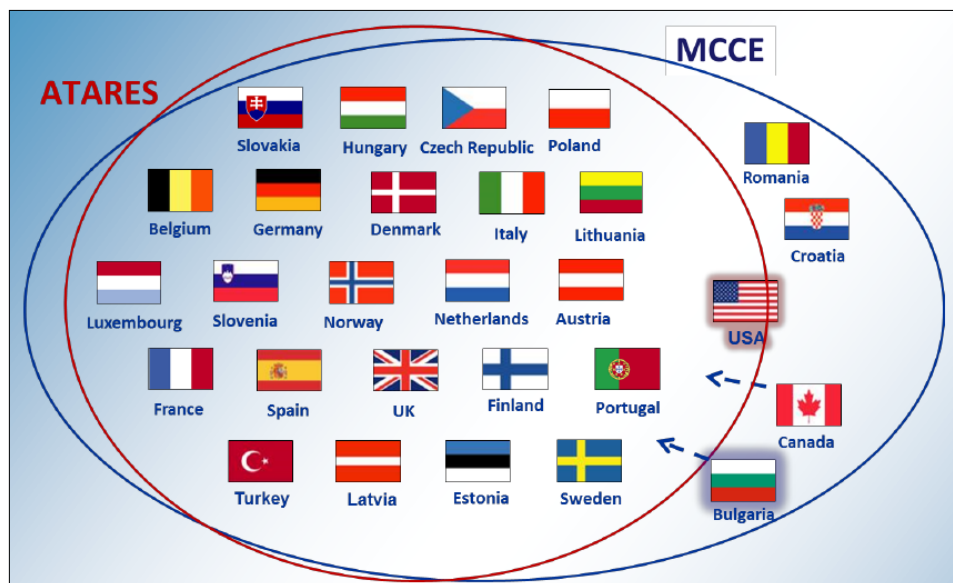


Figura 2 – EM pertencentes ao MCCE e ao ATARES

Fonte: (MCCE, 2017a, p. 33)

A investigação em curso terá como base conceitual os conceitos previstos na *Allied Joint Publication 4.4* (AJP-4.4) *Allied Joint Movement and Transportation Doctrine* (2013) de movimento, transporte, mobilidade estratégica e movimento estratégico.

De acordo com o AJP-4.4, movimento é a atividade que envolve a deslocação de forças<sup>9</sup>, como parte integrante de uma operação militar. O movimento inclui as capacidades de mobilidade, transporte, infraestruturas, controlo de movimentos e funções de apoio (NATO, 2013, p. 1\_2).

O conceito de transporte refere-se aos meios de transporte para mover forças, equipamentos, pessoal e *stocks*, e inclui o equipamento necessário para o manuseamento dos materiais (NATO, 2013, p. 1\_2).

Por mobilidade estratégica entende-se a capacidade de deslocar Forças, incluindo os seus meios de apoio logístico, de forma rápida e eficaz, a longas distâncias (NATO, 2013, p. C\_7);

Por sua vez, movimento estratégico é o movimento de forças entre a base nacional até ao destino final, incluindo o transporte para sustentação de forças (NATO, 2013, p. C\_7). O movimento estratégico compreende três fases:

<sup>9</sup> Incluindo equipamento, pessoal e *stocks*.



- Fase Nacional<sup>10</sup> – movimento entre a base nacional<sup>11</sup> e o porto de embarque<sup>12</sup>. É responsabilidade nacional;
- Fase estratégica<sup>13</sup> – movimento entre o porto de embarque e o porto de desembarque<sup>14</sup>. A responsabilidade é partilhada entre o *Supreme Allied Commander Europe*, através do *Allied Movement Coordination Centre*, que planeia, prioriza, coordena e desconfitua a fase estratégica do movimento, e as Nações, responsáveis pelo planeamento nacional de provisão de transporte para o movimento das suas forças;
- Fase operacional<sup>15</sup> – movimento entre o porto de desembarque e o destino final. A responsabilidade é partilhada entre o Comandante da Força Conjunta<sup>16</sup> que planeia e executa o *Reception, Staging Onward Movement* em coordenação com a Nação Hospedeira, se aplicável, e as Nações, responsáveis pelo planeamento nacional de provisão de transporte e execução do movimento das suas forças, de acordo com o plano do CFC (NATO, 2013, p. 2\_1).

A Figura 3 apresenta o exemplo genérico de um movimento estratégico composto por várias fases.

---

<sup>10</sup> Tradução da autora de *national leg*.

<sup>11</sup> Tradução da autora de *home base*.

<sup>12</sup> Tradução de *Port of Embarkation* (POE).

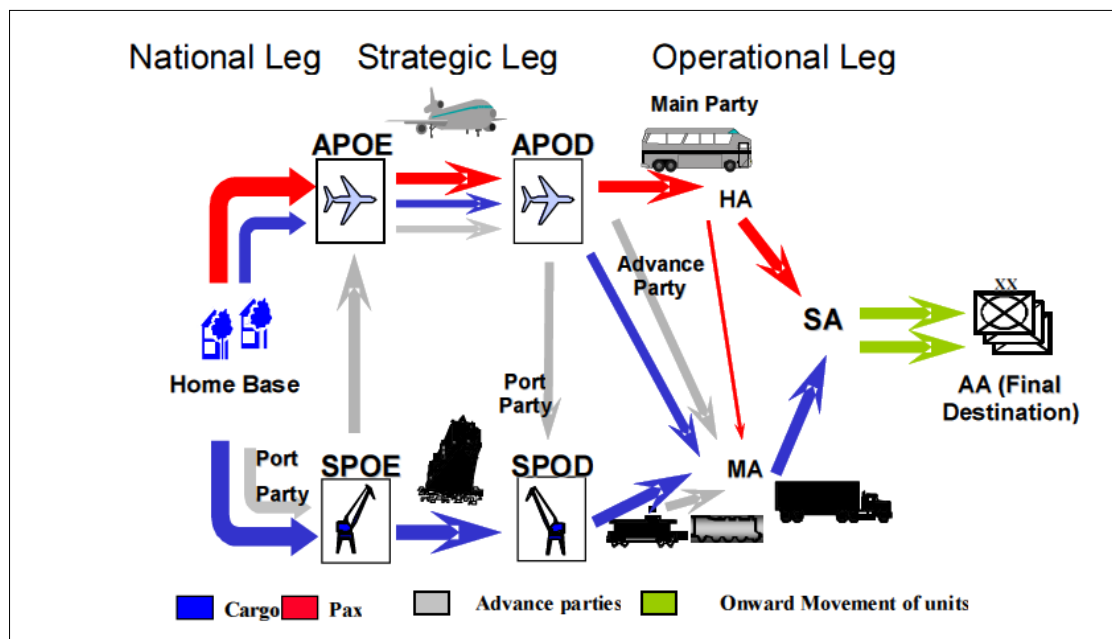
<sup>13</sup> Tradução da autora de *strategic leg*.

<sup>14</sup> Tradução de *Port of Disembarkation* (POD).

<sup>15</sup> Tradução da autora de *operational leg*.

<sup>16</sup> Tradução de *Joint Force Commander*.





**Figura 3 – Exemplo de movimento estratégico composto por várias fases e terminais**

**Fonte:** (NATO, 2013, p. 2\_2)

O AJP-4.4 não contempla a definição de TE, assim, para a prossecução do estudo, inferiu-se o conceito de TE como sendo os meios de transporte para mover forças, equipamentos, pessoal e *stocks*, incluindo o equipamento necessário para o manuseamento de materiais, desde a base nacional até ao destino final, compreendendo as mesmas três fases descritas para o movimento estratégico.

Por fim, para este trabalho, entende-se por FND um contingente militar, com um Comandante, e respetivos meios que desempenha uma missão específica, em contexto internacional. Desta definição, excluem-se os Elementos Nacionais Destacados (END), militares portugueses a desempenhar cargos isoladamente, fora de Território Nacional (TN).

## 1.2. Metodologia da investigação

A metodologia seguida na elaboração deste trabalho de investigação baseia-se num raciocínio indutivo, segundo uma orientação ontológica construtivista que “defende que os fenómenos sociais e os seus significados estão constantemente a ser executados pelos atores sociais” e “que não há lugar, nas relações sociais, para a existência de um conhecimento global, havendo apenas versões específicas, dependentes do indivíduo, do meio e do tempo” (Santos, et al., 2016, p. 18). Desta forma, investigaram-se versões internacionais de outros Estados que aderiram ao MCCE e versões nacionais, ao nível dos Ramos das FFAA, por serem as entidades nacionais a quem foi atribuída a responsabilidade de projeção/ retração de sustentação de FND.



Neste sentido, ao OG “analisar a adesão de Portugal ao MCCE com vista à melhoria da capacidade de TE de forças militares” aplica-se uma operação mental que tem como ponto de partida a observação de factos particulares, testemunhos dos EM do MCCE e de Portugal, no que concerne ao TE de FND. De seguida, codificam-se e classificam-se os factos particulares observados para inferir enunciados gerais a partir das observações iniciais (Santos, et al., 2016, p. 20).

O presente estudo incide numa estratégia qualitativa, segundo o percurso metodológico a seguir discriminado. Esta opção justifica-se pelo seu objetivo passar pela compreensão do significado atribuído por um indivíduo ou por um grupo, a um determinado problema, pretendendo-se desta forma, através da exploração do comportamento, das perspetivas e das experiências dos indivíduos estudados, alcançar uma interpretação da realidade social (Vilelas, 2009, p. 105 cit. por Santos, et al., 2016, p. 29; Creswell, 2013, p. 4 cit. por Santos, et al., 2016, p. 29).

O desenho de pesquisa é assente num estudo comparativo entre a realidade dos EM do MCCE e a realidade nacional de projeção, retração e sustentação de FND. Para tal, a recolha de dados incidiu na análise documental e em entrevistas.

Por último, a informação recolhida permitiu analisar o impacto da adesão de Portugal ao MCCE na capacidade de TE das FND portuguesas, através de uma análise internacional ao ambiente do MCCE, e nacional, nomeadamente nas estruturas nacionais com responsabilidades ao nível da projeção, sustentação e retração de Forças.

O percurso metodológico seguido pela investigação foi o apresentado nas Orientações Metodológicas para a elaboração de Trabalhos de Investigação do Instituto Universitário Militar, compreendendo três fases: a fase exploratória; a fase analítica e; a fase conclusiva (Santos, et al., 2016, pp. 43-150).

#### 1.2.1. Fase exploratória

Durante a fase exploratória, realizou-se uma profunda revisão de literatura e duas entrevistas exploratórias, nomeadamente ao Representante Nacional no MCCE, Tenente-Coronel de Serviço de Material Manuel Marques, da Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN) do Ministério da Defesa Nacional (MDN), e ao Chefe do CCM do CCOM, Coronel Tirocinado de Serviço de Material Salvado Alves. Estas entrevistas contribuíram para a compreensão da necessidade das FFAA portuguesas disporem de uma capacidade de TE, face aos compromissos internacionais assumidos pelo Governo Português, identificação dos documentos enquadrantes da adesão de Portugal ao MCCE e a



outros organismos multinacionais de TE, compreensão da missão e funcionamento do MCCE, bem como da forma como os EM se relacionam.

### 1.2.2. Fase analítica

Na fase analítica, as QD foram respondidas essencialmente através de dois instrumentos de recolha de dados: análise documental e entrevistas.

A análise documental baseou-se essencialmente em Informações/Pareceres elaborados pela DGRDN/ MDN sobre a adesão de Portugal ao MCCE e ATARES, documentos do EMGFA sobre a criação do CCM e compensação da FAP, dois Relatórios Anuais do MCCE, referentes aos anos de 2016 e 2017, e informação disponível em fontes abertas sobre outras iniciativas multinacionais de TE.

Relativamente às entrevistas, estas foram conduzidas de forma semiestruturada, e permitiram a recolha de informação para esclarecimento da forma como as FFAA portuguesas executam o TE das suas FND e o impacto que a adesão de Portugal ao MCCE teve na atual capacidade de TE das FFAA portuguesas. Para tal, foram entrevistadas as entidades constantes na Tabela 1, ressalvando-se que se procurou entrevistar todos os Representantes dos 28 EM do MCCE, mas apenas doze Representantes de EM<sup>17</sup> responderam. No entanto, o universo de entrevistados corresponde a países com uma dispersão geográfica considerável e com relevância no âmbito da defesa europeia e da OTAN, considerando-se que é uma amostra representativa para a recolha de informação.

**Tabela 1 – Entidades entrevistadas e QD concorrentes**

<b>Entidades a entrevistar</b>	<b>QD concorrente</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Diretor do MCCE</li><li>▪ RepEM do MCCE</li></ul>	QD3
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Representante Nacional no MCCE<sup>18</sup></li><li>▪ Chefe do CCM do CCOM</li><li>▪ Chefe da Divisão de Logística do CN da Marinha</li><li>▪ Adjunto do Chefe da Seção de Transportes Aéreos e Marítimos da Repartição de Reabastecimento e Transportes da DMT do Comando da Logística do Exército</li><li>▪ Chefe da Repartição de Mobilidade e Transporte do Comando Aéreo da FAP</li></ul>	QD2; QD3

**Fonte:** (Autora, 2018)

<sup>17</sup> Os Representantes de EM entrevistados pertencem a Portugal, Finlândia, Suécia, Dinamarca, Polónia, Alemanha, Luxemburgo, República Checa (RepCheca), França, Áustria, Espanha e Canadá.

<sup>18</sup> Desempenha funções na Direção de Serviços de Armamento e Equipamento da Divisão de Planeamento e Programação da DGRDN.



### 1.2.3. Fase conclusiva

Na fase conclusiva, procedeu-se à avaliação e discussão dos resultados, confirmação dos indicadores que validam os dados recolhidos, apresentação das conclusões e implicações, bem como contributos para o conhecimento, limitações e recomendações.

### 1.3. Modelo de análise

O modelo de análise, que estruturou a investigação desenvolvida para dar resposta à QC, foi construído a partir dos OE e respetivas QD, aos quais se identificaram conceitos, que foram estudados segundo diferentes dimensões e indicadores.

Conforme se apresenta no Apêndice A, para responder à QD1, analisou-se o conceito “potencialidades do MCCE”, segundo as dimensões do TMar, TSup e TAer e os indicadores: finalidade, atividades e desafios.

A resposta à QD 2 foi alcançada aprofundando-se o conceito “TE de FND portuguesas”, na perspetiva da dimensão EMGFA, no âmbito do processo de empenhamento das FFAA e do CCM, e na perspetiva das dimensões dos Ramos, no que concerne à execução da projeção/ retração e sustentação, coordenação com o CCM e planeamento da projeção/ sustentação de FND em 2018.

Por sua vez, a QD 3 foi consolidada através da análise do conceito “atual capacidade de TE das FFAA portuguesas”, observando-se a realidade internacional, na perspetiva dos EM, e a realidade nacional, assente na perspetiva das entidades e estruturas nacionais com responsabilidades ao nível da projeção, sustentação e retração de Forças, e de ligação ao MCCE. Os indicadores que sustentaram esta análise foram: utilização do MCCE; localização dos EM; oportunidades; redução de custos de TE; organizações nacionais com ligação ao RepEM; aspetos a melhorar; redundância.



## 2. Potencialidades do *Movement Coordination Centre Europe*

Este capítulo pretende analisar as potencialidades do MCCE que permitem agilizar a capacidade de TE dos EM. Assim, inicialmente, apresenta-se a organização do MCCE, nas vertentes diretivas e executivas, para, de seguida, se dar ênfase às células responsáveis pelo TMar, de superfície e aéreo.

### 2.1. Organização do *Movement Coordination Centre Europe*

O MCCE está organizado segundo duas estruturas, uma de direção e outra de execução. A estrutura de direção contempla um conselho diretivo, *Steering Board* (SB), composto por um representante de cada EM e dirigido por um *chairman*<sup>19</sup>. Neste conselho são tomadas as decisões de alto nível, como questões de participação/integração, onde se dão orientações para a definição de políticas, onde se debatem questões recomendadas pelo *Working Board* (WB) e onde se decide acerca da nomeação do Diretor do MCCE (MCCE, s.d.a).

O WB é o conselho executivo do MCCE que apoia o SB, sendo também constituído por um representante de cada EM e dirigido por um *chairman*<sup>20</sup>, que se reúne, no mínimo, semestralmente. O conselho é responsável por discutir e controlar os assuntos de rotina do trabalho desenvolvido no MCCE, nomeadamente definir políticas gerais, providenciar orientações para as operações do MCCE, tomar decisões relativas à estrutura de pessoal em tempo de paz<sup>21</sup>, descrições de cargos do MCCE, bem como as rotações das nacionalidades pelos cargos, aprovar orçamentos, estabelecimento de Medidas de Desempenho<sup>22</sup> (principais indicadores), avaliação e revisão do desempenho do MCCE, em relação a esses critérios. Todos os EM têm um representante em cada um dos conselhos<sup>23</sup> (MCCE, s.d.a).

O Diretor do MCCE tem como missão dirigir e gerir a estrutura (Figura 4), dedicada à operacionalização do trabalho desenvolvido pelo MCCE, de acordo com os *Terms of References* e as políticas aprovadas pelo SB (MCCE, s.d.a).

---

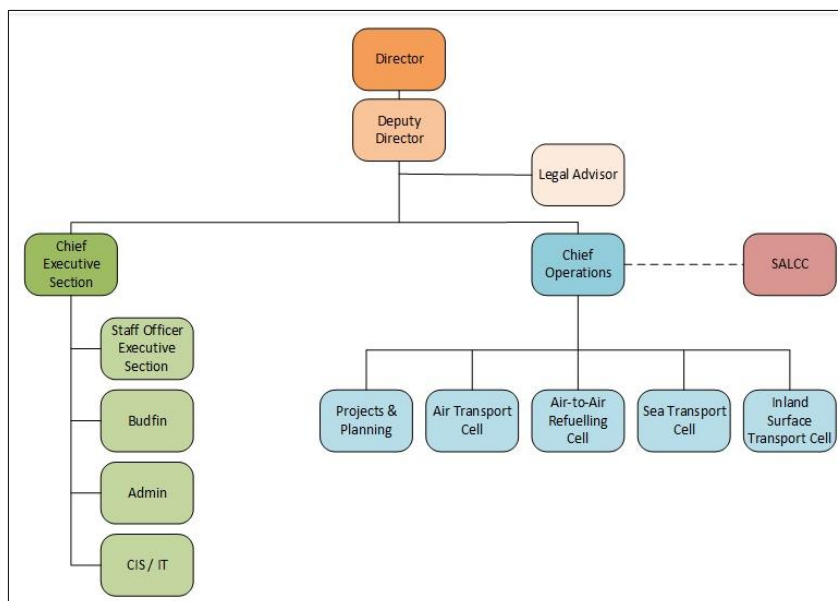
<sup>19</sup> O *chairman* do SB é um representante de um EM eleito, pelo SB, por um período de um ano.

<sup>20</sup> O *chairman* do WB é um representante de um EM eleito, pelo WB, por um período de dois anos.

<sup>21</sup> Tradução da autora de *peace time establishment*.

<sup>22</sup> Tradução da autora de *Measures of Performance*.

<sup>23</sup> No caso português, o representante português, no SB, pertence à Direção de Serviços de Armamento e Equipamento da Divisão de Planeamento e Programação da DGRDN. Enquanto que o representante português, no WB, é o Chefe do CCM.



**Figura 4 – Organograma do MCCE**

**Fonte:** (MCCE, s.d.a)

## 2.2. Transporte marítimo

### 2.2.1. Finalidade

A célula de TMar do MCCE tem como finalidade coordenar as especificidades deste modo de transporte, de forma a satisfazer os requisitos de exercícios, operações e missões nacionais de sustentação (MCCE, s.d.c).

Para o sucesso desta tarefa, que envolve o transporte de aproximadamente 20.000 metros lineares<sup>24</sup>, por ano, contribui significativamente uma comunidade de TMar muito ativa, para o benefício de todos os EM do MCCE. Trata-se de uma rede de membros experientes, disponíveis e cooperantes, refletindo-se em diversas correspondências bem-sucedidas, entre pedidos e disponibilidades (MCCE, s.d.c).

O conhecimento e as relações pessoais dentro desta comunidade são fomentados através de Conferências de Coordenação de TMar, realizadas três vezes por ano, bem como através da realização de um curso de duas semanas, ministrado em Roterdão, o *Manager Maritime Transport Operations Course*, sempre que os requisitos do transporte o exigem (MCCE, s.d.c).

### 2.2.2. Atividades

Regularmente, a célula de TMar disponibiliza as escalas de navios a transportar carga de EM, sob a forma de um quadro, designado por *Possibility Chart*, apoiando os países a

<sup>24</sup> O metro linear é a unidade de medida utilizada para medir a capacidade de carga dos navios. Um metro linear pode ir de 2,7 a 3,0 metros de largura e mínimo de 4 metros de altura. (FCAS, 2007, p. 306; Anx1\_4)

encontrarem soluções para os seus pedidos de TMar com base nas opções identificadas no quadro referido (MCCE, s.d.c).

Conforme se apresenta na Figura 5, em 2017, os EM que mais solicitaram TMar foram a Holanda, Alemanha e a Noruega, entre outros países, enquanto que a satisfação destes pedidos recaiu exclusivamente no RU e no Projeto ARK<sup>25</sup> dinamarquês, ao qual a Alemanha se associou.

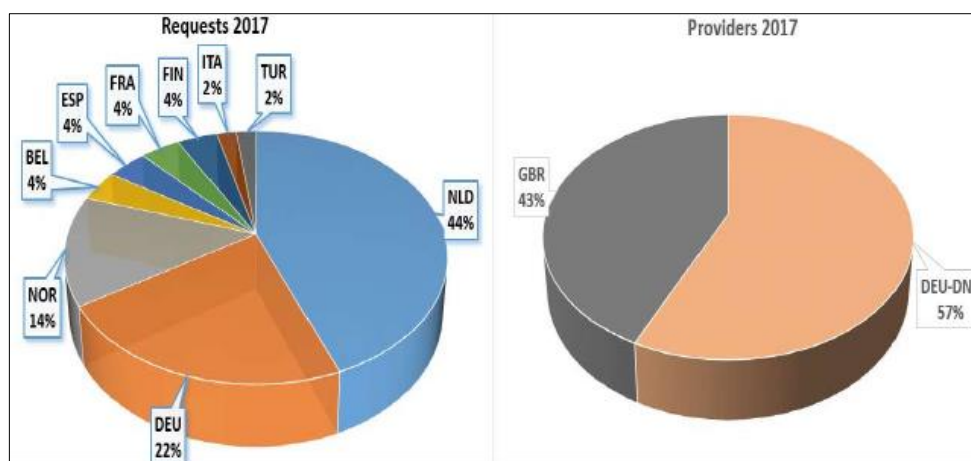


Figura 5 – Estados que solicitaram e satisfizeram os pedidos de TMar em 2017

**Fonte:** (MCCE, 2018, p. 25)

### 2.2.3. Desafios

De acordo com os Relatórios Anuais do MCCE de 2016 (2017a, p. 28) e 2017 (2018, p. 27), a diminuição de navios *Roll On/ Roll Off* disponíveis, a nível mundial, desafia esta célula a estreitar ainda mais a cooperação, no sentido de otimizar a utilização dos navios, poupando tempo e dinheiro.

Outro desafio muito importante, é a finalização do conceito de *Sealift Lead Nation* para a *Very High Readiness Joint Task Force* (VJTF), com o *Supreme Headquarters Allied Powers Europe* (SHAPE), cuja finalidade é dar uma orientação aos EM sobre como reagir adequadamente aos desafios do futuro, assim como, proporcionar alternativas prontas a ser usadas, no mercado livre. Este conceito foi desenvolvido conjuntamente entre a célula de TMar do MCCE, os homólogos de Espanha, Dinamarca e Holanda, e apresentado às nações e a representantes do SHAPE, na Conferência de Coordenação de TMar, em Copenhaga (MCCE, 2017a, p. 28) (MCCE, 2018, p. 27) .

<sup>25</sup> O objetivo do Projeto ARK é primariamente apoiar a NATO Response Force, assim como estabelecer a capacidade de TMar necessária às FFAA dinamarquesas e alemãs (MCCE, 2018, p. 25).





## 2.3. Transporte de superfície

### 2.3.1. Finalidade

A célula de TSup do MCCE é a estrutura dedicada a coordenar o transporte ferroviário, rodoviário e em vias navegáveis interiores. O vasto âmbito da gestão de tarefas, acima mencionadas, demonstra a importância da coordenação entre a oferta e as necessidades, ao nível do TE, para todos os tipos de operações, assim como o treino de projeções num ambiente uni ou multimodal. Permite ainda que a célula de TSup disponibilize serviços de coordenação para a OTAN, a UE e outros, como as NU e a União Africana (MCCE, s.d.d).

A finalidade da célula de TSup é atuar como um facilitador para os movimentos militares estratégicos de superfície dos EM. Neste sentido, o cerne da atividade do TSup é prestar assistência aos Centros de Coordenação de Movimentos dos EM e promover no seu seio a cooperação multinacional (MCCE, s.d.d).

### 2.3.2. Atividades

Para alcançar este desidrato, a célula de TSup partilha a *situational awareness*, nomeadamente as suas principais atividades, esforços, iniciativas e eventos resultantes dos pedidos e da respetiva satisfação pelos EM, especificamente, e apresenta uma previsão para futuras iniciativas de TSup (MCCE, s.d.d).

No Relatório Anual do MCCE de 2017 (2018, pp. 17-18), pode-se observar a distribuição dos pedidos de TSup e respetiva satisfação, entre EM. Assim, relativamente aos pedidos, constata-se o aumento da participação dos EUA, enquanto que os EM mais ativos na realização dos TSup se mantêm a Holanda, Dinamarca e Alemanha. Esta última, especialmente ativa no transporte ferroviário (Figura 6) (MCCE, 2018, p. 17).



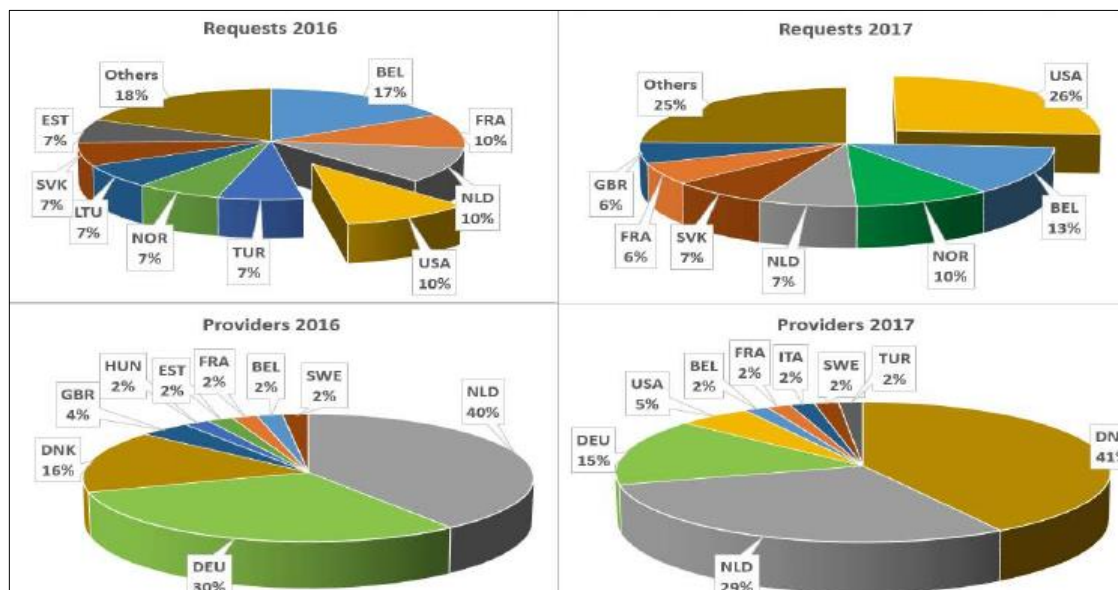


Figura 6 - Estados que solicitaram e satisfizeram os pedidos de TSUP, em 2016 e 2017

Fonte: (MCCE, 2018, p. 17)

Para facilitar a cooperação, a célula de TSUP solicita listas de ofertas, aos EM, onde estes manifestam as suas disponibilidades, através de meios próprios ou contratos. Em 2016, a lista de ofertas da Holanda provou ser muito eficiente e flexível. A lista francesa, por sua vez, ofereceu um excelente apoio aos países do MCCE, através dos seus contratos em África (principalmente aliado ao apoio de TMar francês). Finalmente, através do seu contrato de transporte, a Dinamarca conseguiu também oferecer um excelente apoio aos países MCCE. Ao nível do transporte ferroviário, a cooperação com a Alemanha começou a aumentar. Recentemente, a Turquia e a Áustria partilharam as suas listas de ofertas, aumentando a lista de nações fornecedoras de TSUP (MCCE, 2017a, p. 22).

### 2.3.3. Desafios

Relativamente a desafios para o futuro da célula de TSUP, estes dividem-se em três áreas: apoio a missões do *European Air Transport Command*<sup>26</sup> (EATC), *workshop* sobre questões aduaneiras e iniciativas ferroviárias (MCCE, 2017a, pp. 23-25).

Em 2016, o MCCE lançou uma iniciativa para analisar as opções de apoio rodoviário ao TAer, sendo este apoio focado nos principais aeroportos das nações da EATC (ou nós logísticos), podendo ser extensível para qualquer outra nação que demonstre o seu interesse. A finalidade é estabelecer a ligação aos meios de TAer, de modo a entregar a carga no destino final, e receber ou entregar carga em aeroportos específicos e transportá-la para/a partir de

<sup>26</sup> EATC é uma organização multinacional dedicada ao transporte aéreo, ATAR e evacuação médica, cujo principal objetivo é melhorar a eficácia e eficiência dos esforços de transporte aéreo entre os EM (Holanda, Bélgica, França, Alemanha, Luxemburgo, Espanha e Itália) (EATC, 2017a)



nós logísticos ou depósitos nacionais, através de um sistema multimodal (MCCE, 2017a, p. 23).

O segundo desafio, iniciou-se com a realização de um *workshop* sobre questões aduaneiras, em abril de 2016, onde os palestrantes da Holanda foram convidados a informar a audiência sobre procedimentos aduaneiros (MCCE, 2017a, p. 24).

Ao longo do encontro, as 14 nações representadas reconheceram que existem diferentes procedimentos aduaneiros, baseados em diferentes regulamentos nacionais. Deste modo, concluiu-se a necessidade de procedimentos alfandegários e aduaneiros harmonizados e a necessidade da existência de um Formulário OTAN 302<sup>27</sup>, em formato digital (MCCE, 2017a, p. 24).

Posteriormente, as nações concordaram em levar esta iniciativa de harmonização de processos aduaneiros e documentação a um nível superior, como a OTAN ou UE, tendo o MCCE sido convidado a apresentar a proposta à *European Defence Agency* (EDA), no âmbito da reunião de Movimentos e Transporte, realizada no dia 1 de fevereiro de 2017. Desta forma, pretendia-se que a EDA tutelasse a iniciativa, atribuindo um orçamento para se iniciar um novo projeto dentro da UE (MCCE, 2017a, p. 24; MCCE, 2018, p. 19).

Por último, o MCCE iniciou recentemente uma nova iniciativa, no âmbito da cooperação ferroviária, entre os seus EM. O objetivo é usar eficientemente vagões ferroviários, pertencentes às nações, através da otimização dos meios ferroviários oferecidos, reduzindo o número de comboios, e proporcionar uma abordagem coordenada ao mercado (economia de escala) (MCCE, 2017a, p. 25; MCCE, 2018, p. 23).

## **2.4. Transporte aéreo**

### **2.4.1. Finalidade**

A célula de TAer tem como finalidade coordenar os pedidos deste modo de transporte dos EM, utilizando a capacidade de transporte sobrança de outros Estados. A referida capacidade de transporte sobrança pode ser executada sob a forma de *part load*<sup>28</sup>, aeronave dedicada<sup>29</sup> ou ambas (MCCE, s.d.b).

---

<sup>27</sup> Modelo *standard* da OTAN previsto no *Standardisation Agreement 2455 (Procedures for Surface Movements across National Frontiers)*.

<sup>28</sup> Por *part load* entende-se a capacidade de integrar um volume de carga de uma nação, entre outros, numa aeronave que não é dedicada a essa nação.

<sup>29</sup> Este caso compreende as situações em que um Estado realiza um transporte aéreo para um destino final e no seu regresso a aeronave encontra-se vazia.



O pagamento do TAer é normalmente feito através do sistema ATARES ou pode ser coordenado um sistema de ressarcimento alternativo, apoiado num acordo bilateral entre nações<sup>30</sup> (MCCE, s.d.b).

Através da coordenação feita pela célula de TAer, aplica-se o conceito de *smart defence*<sup>31</sup> da OTAN, podendo ser reconhecido nos seguintes exemplos:

- A “Nação A do MCCE” necessita de transportar explosivos para um determinado país. A “Nação B do MCCE” está, neste momento, a transportar carga na direção oposta, podendo disponibilizar o espaço livre, no regresso, à “Nação A do MCCE”, que paga em ATARES. O resultado é a rentabilização dos recursos para ambas as nações;
- A “Nação X do MCCE” faz um pedido de transporte de carga para uma localização remota. A “Nação Y do MCCE” contrata uma empresa transportadora civil e disponibiliza parte do *payload* da aeronave contratada, ou a totalidade no caso de o percurso ser efetuado em vazio, à “Nação X do MCCE” (MCCE, s.d.b).

A coordenação fornecida às nações abrange não só missões operacionais, mas também treinos, sendo a missão desta célula apoiar os EM do MCCE a obter uma cooperação eficaz e um melhor uso dos recursos (MCCE, s.d.b).

#### 2.4.2. Atividades

A célula de TAer distribui a lista de disponibilidades, duas vezes por mês, fornecendo aos EM uma visão consolidada da disponibilidade através de um *Flow Execution Plan* (FEP) a consultar mediante o *Effective Visible Execution*<sup>32</sup> (EVE), dos recursos nacionais das nações e de outras agências apoiantes (MCCE, 2017a, p. 11; MCCE, 2018, p. 7).

Esta iniciativa aliada a conferências combinadas refletem o esforço da célula de TAer em manter uma boa comunicação e eficiente cooperação entre todos os EM do MCCE e organizações como o EATC, *Heavy Airlift Wing*<sup>33</sup> (HAW) e SALCC (MCCE, 2018, p. 7). Segundo o Relatório Anual do MCCE de 2017 (2018, p. 6), a cooperação com o EATC aumentou significativamente em 2017.

---

<sup>30</sup> Por exemplo, com os EUA, esta coordenação é feita sob a forma de um *Acquisition Cross Servicing Agreement*, que permite adquirir suporte logístico, reabastecimentos e serviços (OAT&SBC, 2014).

<sup>31</sup> O conceito de *smart defence* assenta na cooperação entre Estados para gerar e desenvolver capacidades modernas de defesa que a Aliança precisa, de forma eficaz e eficiente (NATO, 2017)

<sup>32</sup> Módulo da plataforma *Logistic Functional Area Services* (LOGFAS).

<sup>33</sup> HAW opera uma frota de aeronaves C-17 de *Strategic Airlift Capability* (SAC) planeando e executando missões de transporte aéreo requisitadas pelas nações do SAC. É o único C-17 wing multinacional do mundo (SAC, s.d.).



De acordo com os últimos relatórios anuais do MCCE, durante as conferências de TAer, a célula identificou mais de 40 rotas aéreas<sup>34</sup> possíveis (Figura 7), executadas por 14 nações. A sua intenção é promover o aumento deste número e encontrar rotas regulares que garantam o uso mais efetivo do TAer. (MCCE, 2017a, p. 11).



Figura 7 – Rotas aéreas possíveis identificadas nas conferências de TAer

**Fonte:** (MCCE, 2017a, p. 11)

Relativamente aos pedidos dos EM, conforme se apresenta na Figura 8, a maioria das solicitações destina-se ao Afeganistão, seguida por transportes dentro da Europa, no entanto, as solicitações com destino e partida de África têm vindo a aumentar (MCCE, 2018, p. 6).

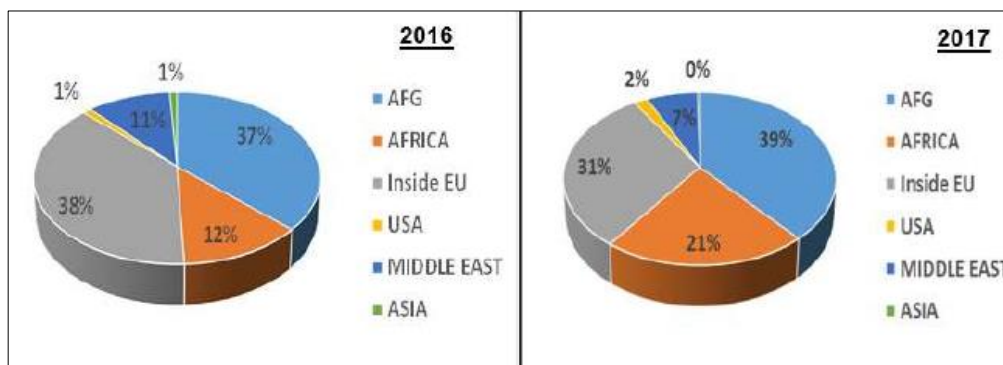


Figura 8 – Localizações dos pedidos (origem e destino)

**Fonte:** (MCCE, 2018, p. 6)

### 2.4.3. Desafios

Os desafios, com que a célula de TAer se depara, prendem-se essencialmente com os esforços para continuar a aumentar e desenvolver rotas aéreas, tendo-se revelado um método eficaz e eficiente para os EM transportarem cargas com poupanças financeiras significativas. Outro desafio relaciona-se com a coordenação de procedimentos para a normalização de

<sup>34</sup> Tradução da autora de *channel flights*.



documentação, de modo a melhorar a interoperabilidade entre os EM e aumentar o nível de cooperação, no âmbito do TAer (*Air Transportability Test Loading Activity, Joint Air Delivery Test & Evaluation Unit* (JADTEU)<sup>35</sup>, procedimentos de autorizações de carga e documentos para movimentos aéreos de carga e de pessoas). Os mais recentes desafios são apoiar a criação do *Coordination Centre in the Pacific Area*, através de ações de mentoria e grupos de trabalho, e continuar a apoiar o *European Union Military Staff* (EUMS)<sup>36</sup> e *United States Africa Command* para iniciativas de TE, em África (MCCE, 2017a, p. 11; MCCE, 2018, p. 7).

## 2.5. Síntese conclusiva

Este capítulo analisou as potencialidades do MCCE que permitem agilizar a capacidade de TE dos EM. Para tal, inicialmente apresentou-se a organização do MCCE, constituída por um órgão diretivo, o SB, e um órgão executivo, o WB, e posteriormente analisaram-se as células responsáveis pela coordenação do TMar, de superfície e aéreo.

Assim, constatou-se que para a célula de TMar conseguir cumprir a sua finalidade de coordenar os requisitos deste modo de transporte, é necessário manter uma rede de membros experientes, disponíveis e cooperantes. A sua atividade diária traduz-se na disponibilização regular das escalas dos navios a transportar carga de EM, sob a forma de um *Possibility Chart* e no apoio dado aos EM para encontrarem soluções para os seus pedidos de transporte. Os desafios do TMar centram-se na escassez de navios *Roll On/ Roll Off* disponíveis e consequente necessidade de estreitar mais a cooperação existente, e na finalização do conceito de *Sealift Lead Nation* para a VJTF, com o SHAPE.

Por sua vez, a finalidade da célula de TSup é atuar como um facilitador para os movimentos militares estratégicos de superfície dos EM, prestando assistência aos Centros de Coordenação de Movimentos nacionais e promovendo a cooperação multinacional. Para alcançar este desidrato, a sua atividade centra-se na atualização e partilha da *situational awareness*, no que se refere aos principais esforços, iniciativas e/ou resultantes dos pedidos e da satisfação dos mesmos. Os desafios do TSup, no ambiente MCCE, dividem-se em três áreas: apoio a missões do EATC; *workshop* sobre questões aduaneiras e; iniciativas ferroviárias.

---

<sup>35</sup> JADTEU é uma unidade da Força Aérea do RU dedicada à condução de testes operacionais e avaliação de forma a desenvolver o TAer de mão de obra, máquinas e material em nome dos patrocinadores (Royal Air Force, 2018).

<sup>36</sup> EUMS é um organismo especializado em promover o alerta antecipado, avaliação de situação, planeamento estratégico, Comunicações e Sistemas de Informação, desenvolvimento de conceitos, treino e formação e apoio a parcerias. Pertence ao *European External Action Service* (EUEA, s.d.).



No que concerne à célula de TAer, esta tem como finalidade coordenar os pedidos de transporte dos EM, utilizando a capacidade de transporte sobran te de outros Estados. Para isso, a célula distribui a lista de disponibilidades, duas vezes por mês, fornecendo aos EM uma visão consolidada da disponibilidade dos recursos nacionais das nações e de outras agências apoiantes através de um FEP. Os principais desafios ao TAer são continuar a aumentar e desenvolver rotas aéreas, bem como melhorar a coordenação de procedimentos para a normalização de documentação.

Deste modo, considera-se respondida a QD 1.





### **3. Transporte Estratégico de Forças Nacionais Destacadas portuguesas**

Este capítulo caracteriza o TE das FND portuguesas. Para tal, ao nível do EMGFA, descreve-se o processo de empenhamento das FFAA, no âmbito das FND, e apresenta-se a organização do CCM. Seguidamente, para cada Ramo, caracteriza-se a forma como foram executadas as projeções/ retrações e sustentações das FND mais recentes, assinala-se se as entidades responsáveis pelo planeamento e decisão de TE das FND dos Ramos coordenam estas atividades com o CCM e descreve-se como estão a ser planeadas as projeções/retrações e sustentações das FND para 2018.

#### **3.1. Estado-Maior-General das Forças Armadas**

##### **3.1.1. Processo de empenhamento das FFAA**

As FFAA portuguesas apoiam a ação externa do Estado, no setor da Defesa, através da constituição de FND, contribuindo para uma cooperação estruturada com outros Estados e Organizações Internacionais. Estas forças têm essencialmente missões no âmbito da defesa coletiva e da segurança cooperativa, devidamente alinhadas com o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEMGFA, 2017, p. 2).

Neste sentido, anualmente o Chefe de Estado-Maior-General das Forças Armadas (CEMGFA) publica uma Diretiva onde define as orientações de planeamento gerais para o empenhamento das FFAA, no âmbito das FND, nos diversos TO. Neste documento, para cada operação em que Portugal irá participar, especificam-se as forças, efetivos e principais meios navais e aéreos, a duração da missão, o orçamento e a Entidade Primariamente Responsável (EPR). As EPR variam entre EMGFA, Marinha, Exército e FAP (CEMGFA, 2017, p. A\_1).

Mais tarde, para cada operação, o CEMGFA publica as respetivas Diretivas Operacionais onde se define a organização, meios e relações de comando, bem como tarefas e responsabilidade de aprontamento, projeção, sustentação e retração, administração, logística e meios de comunicações da força (CEMGFA, 2017, pp. 13-14).

Frequentemente, o EMGFA é designado EPR para os END enquanto que os Ramos são, na generalidade, designados EPR para as FND, cabendo a estes a responsabilidade das tarefas que envolvem o TE de Forças (CEMGFA, 2017, p. A\_1).

##### **3.1.2. Centro de Controlo de Movimentos**

Ao nível do EMGFA, o CCM foi criado em 2017, no CCOM, para rentabilizar as iniciativas de Portugal na adesão ao MCCE e mecanismo ATARES, bem como responder de uma forma adequada aos requisitos da OTAN, no que diz respeito ao sistema de

informação logística LOGFAS e aos subsistemas correspondentes: *Movements & Transportation*, *Logistics Reporting* e EVE (DIREC, 2017, p. 3).

Neste sentido, a organização do CCM, apresentada na Figura 9, assenta na estrutura da Área de Recursos (ARREC) do CCOM, constatando-se que os cargos de Chefe do CCM, de Chefe da subárea J4 e o de Chefe da subárea J8, são desempenhados em acumulação de funções. Em complemento, foram criados mais dois cargos, em permanência no Centro, o Adjunto logístico e o Adjunto de Movimentos & Transporte, com a qualificação para operador de LOGFAS, e três funções não permanentes para os Oficiais de ligação dos Ramos (DIREC, 2017, p. 4).

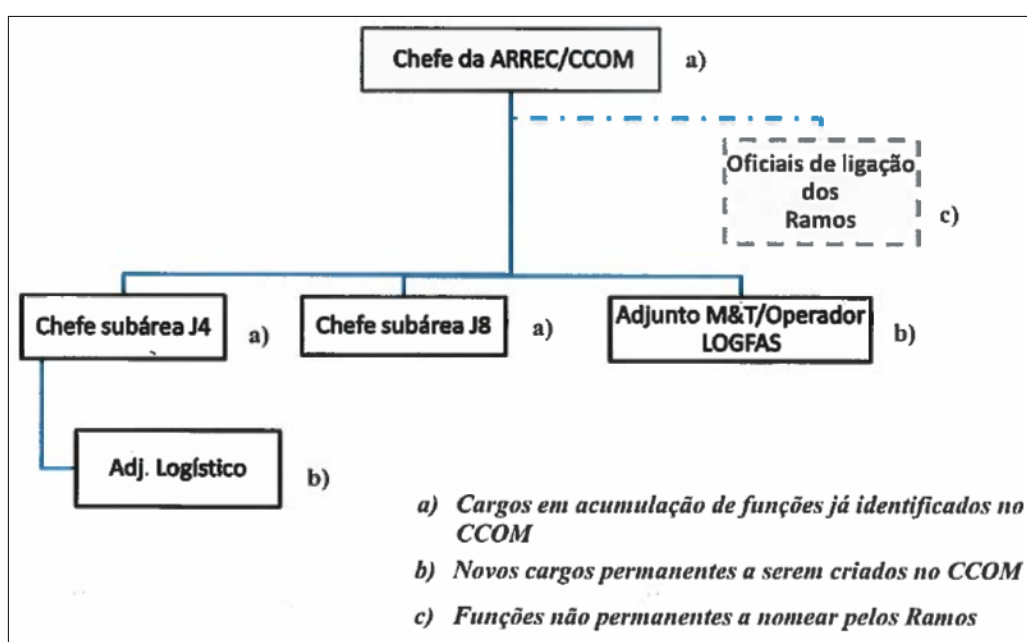


Figura 9 – Organização do CCM

**Fonte:** (DIREC, 2017, p. 4)

O Chefe do CCM é o Chefe da ARREC do CCOM, membro do WB do MCCE e representante nacional no *Coordination Board* do ATARES. O Chefe da subárea J4 é o *Air Transport Authoriser Point of Contact* (POC), *ATAR Authoriser POC*, *Maritime Patrol Aircraft* (MPA) *Long Range Search and Rescue* (LSAR) *Authoriser POC*. O Chefe da subárea J8 é o *National Accounting POC* (DIREC, 2017, pp. 4-5).

Relativamente aos Oficiais de ligação dos Ramos, um elemento da FAP constitui-se como *Air Transport Executing POC* e *ATAR Executing POC*, outro elemento da FAP é designado *MPA LSAR Executing POC*. Por sua vez, os elementos da Marinha e do Exército estabelecem a ligação entre o CCM e o respetivo Ramo para efeitos de coordenação de pedidos de apoio se serviços, no âmbito do ATARES (DIREC, 2017, p. 5).





O CCM tem a responsabilidade de gerir os débitos e créditos pela utilização de aeronaves da FAP, no contexto ATARES, e os beneficiários correspondentes (DIREC, 2017, p. 5).

### 3.2. **Marinha**

#### 3.2.1. Execução da projeção/ retração de FND antes de 2018

A Marinha projeta e retrai FND que se caracterizam essencialmente por envolverem meios navais e as respetivas guarnições. Exemplo disto, foi a participação do Navio da República Portuguesa (NRP) Álvares Cabral no *Standing NATO Maritime Group One*<sup>37</sup> (SNMG1), em 2017, no Atlântico Norte (Defesa Nacional, 2016).

Assim, constata-se que as FND são projetadas para o TO no próprio meio de transporte com que vão cumprir a sua missão, ou seja, de forma autónoma (*self deployable*) (Oliveira, 2018).

#### 3.2.2. Execução da sustentação de FND antes de 2018

Neste sentido, sempre que existe uma necessidade de envio de material, extraordinário durante a projeção/ retração ou sustentação da FND, o navio emite um pedido, por mensagem, ao qual a Direção de Abastecimento, da Marinha, verifica se existe na corrente de abastecimento e faz o expediente desse material através de transitários, firmas civis. Estas firmas são previamente contratadas, consoante a zona do globo em que se insere o TO. Neste processo, se não existir o sobressalente em corrente de abastecimento, poderá ser necessário recorrer à NSPA, mediante a contratação de serviço para a aquisição e o transporte logístico (Oliveira, 2018).

No que concerne ao transporte de pessoas do, e para o, TO, existe sempre uma coordenação entre a Direção de Pessoal da Marinha e o navio, em articulação com o CN e recorrendo maioritariamente a meios civis (Oliveira, 2018).

#### 3.2.3. Coordenação com o CCM

A Divisão de Administração Financeira do CN é a estrutura responsável pela contratação pública, sendo que as propostas vão a despacho ao Vice-Almirante, Comandante Naval (Oliveira, 2018).

Embora a Marinha saiba da adesão de Portugal ao MCCE, no âmbito geral, em todo o processo, nunca ponderou fazer uma consulta ao MCCE, por desconhecer os procedimentos de consulta e por, até ao momento, não sentir necessidade de encontrar alternativas aos

---

<sup>37</sup> SNMG1 é uma força naval multinacional. Os navios e helicópteros dos vários países aliados estão permanentemente disponíveis para a OTAN executar diferentes tarefas, que vão desde a participação em exercícios navais a intervir em missões operacionais (EMGFA, 2009a).



procedimentos habituais. Assim, constata-se que todo este processo é feito internamente, na Marinha, não sendo coordenado o TE com a CCM, ao nível do CCOM (Oliveira, 2018).

#### 3.2.4. Planeamento e Execução da projeção/ retração e sustentação de FND em 2018

Em 2018, a Marinha projetou mais duas FND que confirmam o paradigma descrito anteriormente: o NRP D. Francisco de Almeida e o NRP Zaire, com as respetivas guarnições. O primeiro participa na Operação THEMIS, no Mediterrâneo Central, a fim de colaborar com a Agência FRONTEX<sup>38</sup> na redução do fluxo de migração irregular em direção às fronteiras externas da UE, e, paralelamente, coopera com a Operação *Sea Guardian*<sup>39</sup>, da OTAN, no âmbito da modalidade de apoio associado. O navio patrulha Zaire participa numa missão de fiscalização conjunta nos espaços marítimos de São Tomé e Príncipe, desenvolvendo complementarmente atividades de capacitação operacional e logística e formação da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe (CCOM, 2018; Oliveira, 2018).

Conforme a Diretiva nº046 (CEMGFA, 2017, p. A\_1), a Marinha tem novos desafios no que concerne à projeção e sustentação de FND. Por um lado, tem a responsabilidade de aprontar e projetar uma Companhia de 140 fuzileiros para a Lituânia, no âmbito das *Assurance Measures* (AssurMeas). Por outro lado, irá enviar uma equipa de *Explosive Ordnance Disposal* (EOD) para a *Mine Countermeasures Divers Team*, com um efetivo de 12 militares, a bordo de um navio estrangeiro.

As forças de fuzileiros, pela sua natureza anfíbia, são normalmente forças de desembarque, ou seja, projetadas do mar para a terra, através dos navios portugueses. No entanto, no caso particular desta missão, a Companhia de fuzileiros terá de ser projetada, sustentada e retraída de forma autónoma (Oliveira, 2018; CEMGFA, 2017, p. A\_1).

Neste sentido, a Marinha está a planear a projeção e sustentação da força de fuzileiros, para a Lituânia, através de um concurso confidencial, por carta fechada, perante um júri de Marinha. A firma vencedora terá que garantir a projeção do material de guerra para o TO, de acordo com o caderno de encargos. Relativamente à projeção dos militares, para o TO, esta será feita por avião civil, existindo também um *Statement of Requirements* que será

---

<sup>38</sup> A Frontex é a Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos EM da UE e foi criada em 2004 para reforçar e dinamizar a cooperação entre as autoridades de fronteiras nacionais dos países membros (EMGFA, 2009b).

<sup>39</sup> A Operação *Sea Guardian* é uma operação de segurança marítima destinada a manter a consciência da segurança marítima, deter o terrorismo e reforçar as capacidades no Mediterrâneo Ocidental (CCOM, 2018)



assinado pelas entidades militares dos dois Estados (Portugal e Lituânia), onde se prevê o Apoio de Nação Hospedeira do estado lituano à força portuguesa (Oliveira, 2018).

Quanto à equipa EOD, os seus militares estarão embarcados no navio Chefe da *Standing NATO Mine Countermeasures Group One*<sup>40</sup> (SNMCMG1), que lhes providenciará a sustentação diária. Qualquer necessidade extra, terá que ser comunicada e o procedimento será idêntico ao descrito anteriormente (Oliveira, 2018).

### 3.3. Exército

#### 3.3.1. Execução da projeção/ retração de FND antes de 2018

As FND, da responsabilidade do Exército, centram-se em contingentes militares, com diversos escalões, e no material necessário para o contingente cumprir a missão atribuída. Deste modo, o Exército planeia a projeção de grande quantidade de militares, assim como de carga volumosa e pesada, como por exemplo viaturas.

No âmbito das AssurMeas, sob a égide da OTAN, na Lituânia, Portugal participou com um Esquadrão de Reconhecimento, em 2015, uma Bateria de Artilharia de Campanha, em 2016, e uma Companhia de Atiradores Mecanizada de Rodas, em 2017. A projeção destas forças foi da responsabilidade do Exército, tendo a contratação dos meios de transporte sido efetuada pela Direção de Aquisições, de acordo com os requisitos definidos pela DMT, concretizando-se do seguinte modo (Domingues, 2018):

- Destacamento Avançado – Voo comercial civil (cerca de 10% do efetivo);
- Componente de Pessoal – Voo charter contratado;
- Material e equipamento - Navio contratado.

Por sua vez, a participação portuguesa na *Kosovo Force* (KFOR) com um Batalhão reserva da KFOR chegou ao fim em 2017. A retração do Batalhão português do Kosovo foi realizada em três fases (Domingues, 2018):

- Primeira fase - o material e equipamento foi retraído, por via rodoviária, entre Pristina, no Kosovo, e Salónica, na Grécia, transitando pela Macedónia. Os meios de transporte rodoviários foram contratados, no mercado local, e com o apoio do *Joint Logistic Support Group* (JLSG) da KFOR;
- Segunda fase - transporte do material e equipamento, por via marítima, entre Salónica e Portugal (Porto de Setúbal);

---

<sup>40</sup> O SNMCMG1 é uma força naval da OTAN vocacionada para deteção de inativação de minas (MARCOM, 2018).



- Terceira fase - o Destacamento Recuado (cerca de 10% do efetivo) foi retraído em recursos a voos comerciais.

Em situações específicas, o Exército também recorre aos meios da FAP para a projeção/ retração de forças com pequenos contingentes. Por exemplo, salienta-se o facto da rotação da FND, Operação *Inherent Resolve* (OIR), no Iraque, com o efetivo de 30 militares, ter vindo a ser efetuada com recurso a uma aeronave C-130 (Domingues, 2018).

Quanto às missões sob a égide das NU, como a *United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission Central African Republic* (MINUSCA), têm a particularidade de ser esta Organização a responsabilizar-se e a suportar os custos pela projeção das Forças, rotação (uma vez por ano) e retração, através do *Movement Control* do *Department of Field Support* and *Department of Peacekeeping Operations*. A concretização da projeção da QRF portuguesa foi assegurada por TAer através de nove voos em avião cargueiro (AN-124), para o transporte do material e equipamento, e um voo em avião de passageiros civil para o transporte do pessoal (Domingues, 2018).

### 3.3.2. Execução da sustentação de FND antes de 2018

Relativamente ao transporte para sustentação periódica das Forças, esta é efetuada, na maior parte dos casos, com recurso aos meios da FAP, nomeadamente aeronaves C-130. Complementarmente, para a sustentação extraordinária recorre-se ao mercado civil (transporte de carga por via marítima, aérea e rodoviária em “*grupagem*” ou transporte da carga por via aérea na modalidade de “*carga não acompanhada*”), existindo exemplos de transportes de sustentação efetuados com apoio das FFAA espanholas e do MCCE (transportes pontuais para o Iraque e Afeganistão) (Domingues, 2018).

No caso das FND em missões das NU, a sustentação também é assegurada por esta Organização, em algumas Classes de Reabastecimento; noutras, como por exemplo Manutenção, é definido o estipulado o modelo a adotar (*Wet Lease*<sup>41</sup> ou *Dry Lease*<sup>42</sup>) (Domingues, 2018).

### 3.3.3. Coordenação com o CCM

A decisão sobre os meios a utilizar na projeção/ retração e sustentação das Forças é da competência da DMT, uma vez que é a entidade técnica responsável pela Função Logística

---

<sup>41</sup> *Wet Lease* é um sistema de reembolso por propriedade do contingente em que as NU pagam uma quantia por cada *item* mas o país contribuinte assume a total responsabilidade pela manutenção ao sistema (IUM, 2014, p. 86)

<sup>42</sup> *Dry Lease* é um sistema de reembolso pelo equipamento do contingente, no qual o país contribuinte provê o equipamento para a missão, mas a manutenção é da responsabilidade das NU (a contribuição desta para o material do contingente é significativamente inferior) (IUM, 2014, p. 86).



Movimentos e Transporte, no Exército. Numa fase inicial do processo, o Comando das Forças Terrestres, decorrente da orientação do EMGFA, elabora um “Quadro de Fracionamento de Forças”, onde constam os escalões de projeção a considerar. Posteriormente, a DMT assegura os meios necessários com recurso à contratação de meios civis, recurso a meios da FAP (C-130), apoio de outros contingentes ou eventual recurso a organizações multinacionais de transporte que visam a rentabilização de recursos, das quais Portugal faz parte integrante, nomeadamente o MCCE (Domingues, 2018).

Desta forma, a decisão sobre o meio de transporte a empregar é da DMT, sustentando fundamentalmente a sua decisão nas características da carga, nomeadamente se se trata de material contencioso/ perigoso, peso, volumetria e da urgência no transporte (Domingues, 2018).

A DMT estabelece coordenações com o CCM, sendo que pontualmente são feitas consultas ao MCCE, no âmbito de exercícios e sustentação de FND (Domingues, 2018; Alves, 2018).

#### 3.3.4. Planeamento e Execução da projeção/ retração e sustentação de FND em 2018

Em 2018, destaca-se o empenhamento do Exército no reforço da participação na *Resolute Support Mission*<sup>43</sup>(RSM), previsto na Diretiva nº046/CEMGFA, com o aprontamento e projeção de uma Força constituída por:

- uma QRF a 146 militares;
- um *National Support Element* a 14 militares;
- uma *Army Institutional Advising Team* (AIAT) a 23 militares (CEMGFA, 2017).

Relativamente à projeção desta Força para o Afeganistão, a projeção, de pessoal e material, e a sustentação está a ser planeada, pelo Exército, da seguinte forma (Domingues, 2018):

- Voo em C-130 no período de 09 a 13Abr18 - Transporte de material;
- Voo *charter* (contratado) em 07Mai18 - Transporte do pessoal;
- Voo cargueiro (dedicado) em 08Mai18 - Transporte da carga;
- Voo em C-130 a realizar na segunda quinzena de maio – projeção dos militares da AIAT e sustentação da FND, em capacidade sobrança.

---

<sup>43</sup> A RSM, a decorrer no Afeganistão. foi iniciada em 1 de janeiro de 2015 e teve origem na missão *International Security Assistance Force*, concluída em 31 de dezembro de 2014 (CCOM, 2018).



### 3.4. Força Aérea Portuguesa

#### 3.4.1. Execução da projeção/ retração de FND antes de 2018

A FAP tem a responsabilidade de aprontar e projetar, sustentar e retrair FND que, à semelhança do que acontece com a Marinha, se centram em meios, neste caso, aéreos, e respetiva guarnição. No entanto, não são totalmente *self deployable*, uma vez que, para além destes meios e pessoal, é necessária uma estrutura de apoio que, frequentemente, não se consegue projetar nesses mesmos meios aéreos, tendo como exemplo, a operação *Baltic Air Policing*, onde são empregues aeronaves F-16 (Paixão, 2018).

Deste modo, a FAP primeiramente esgota a sua capacidade de projeção com outros meios aéreos da sua frota, como as aeronaves C-130 e C-295. Se o material e equipamento a projetar exceder, em volume e peso, a capacidade das aeronaves de transporte, opta-se normalmente pelo transporte rodoviário ou pela contratação de meios aéreos civis (Paixão, 2018).

#### 3.4.2. Execução da sustentação de FND antes de 2018

Relativamente ao transporte para sustentação da Força, periódica ou extraordinariamente, por norma são utilizados os meios próprios, principalmente com recurso à aeronave C-130. (Paixão, 2018).

#### 3.4.3. Coordenação com o CCM

Atualmente, a FAP coordena com o CCM transportes no âmbito de projeção/ retração ou sustentação, especialmente para a disponibilização da capacidade sobrança das missões planeadas. No entanto, essa disponibilização torna-se muito limitada, porquanto a maior parte das vezes as suas aeronaves voam com carga completa nos dois sentidos das missões (Paixão, 2018).

#### 3.4.4. Planeamento e Execução da projeção/ retração e sustentação de FND em 2018

Em 2018, a Diretiva nº046 (CEMGFA, 2017, p. A\_1) atribui à FAP a missão de participação na Operação *Sea Guardian*, da OTAN, e na *European Union Naval Force – Mediterranean* (EUNAVFORMED) Operação Sophia<sup>44</sup>, com uma aeronave P-3C, conduzindo missões de Informações, Vigilância e Reconhecimento (CCOM, 2018; CEMGFA, 2017, pp. A\_1-A\_2).

---

<sup>44</sup> EUNAVFORMED Operação Sophia tem como objetivo contribuir para interromper o negócio das redes de contrabando e tráfico de pessoas na região do Mediterrâneo Sul e Central e contribuir para impedir a perda de vidas humanas no mar (EMGFA, 2009c).



Ao contrário das duas FND mencionadas anteriormente que são *self deployable*, a participação da FAP, no âmbito do *Baltic Air Policing*, não o é completamente, uma vez que é necessário projetar um destacamento aéreo para apoio às quatro aeronaves F-16. Desta forma, o planeamento da sua projeção e sustentação contempla o recurso a meios aéreos próprios, aeronaves C-130, complementados com o TAer de uma aeronave lituana C-17, no âmbito do *Technical Agreement* (TA) entre Portugal e a Lituânia. No entanto, devido a problemas técnicos com as aeronaves lituanas não foi possível utilizá-las, estando prevista a sua utilização em alguma das missões de rotação/sustentação do Destacamento. Assim, tornou-se necessário recorrer a meios de TSup, dadas as características de todo o material a transportar (Paixão, 2018; CEMGFA, 2017, p. A\_1).

### 3.5. Síntese conclusiva

Este capítulo teve como objetivo caracterizar os modos de TE das FND portuguesas.

Ao nível do EMGFA, constatou-se que o processo de empenhamento das FFAA, no âmbito das FND, se inicia com uma Diretiva anual do CEMGFA, onde são definidas as EPR para cada FND e outras orientações de planeamento gerais, seguindo-se uma Diretiva Operacional, específica para cada operação.

Para apoiar as tarefas de projeção, sustentação e retração dos Ramos e simultaneamente rentabilizar as iniciativas de Portugal na adesão ao MCCE e mecanismo ATARES, assim como responder de uma forma adequada aos requisitos da OTAN, foi criado em 2017, no CCOM, o CCM.

No que concerne à Marinha, observou-se que as FND que apronta e projeta/retrai caracterizam-se essencialmente por envolverem meios navais e as respetivas guarnições, sendo, por isso, *self deployable*. Para efeitos de sustentação da força, a expedição do material é realizada através de empresas civis ou recorrendo à NSPA. Todo este processo é conduzido internamente, pela Marinha, não se verificando coordenações com o CCM e sendo o planeamento para 2018 de TE das FND prova disso mesmo.

Relativamente ao Exército, as FND pelas quais é responsável caracterizam-se por um maior número de militares, para além de carga volumosa e pesada. Normalmente, o pessoal é projetado por TAer, da FAP ou civil, e o material por TMar contratado. A sustentação periódica é assegurada frequentemente por TAer da FAP, enquanto que a sustentação extraordinária de pequenos volumes, é realizada através do mercado civil ou recorrendo a acordos bilaterais com Espanha ou ao MCCE. Assim, verifica-se que existem coordenações





pontuais com o CCM, embora não tenha sido feita consulta ao MCCE para as FND previstas para 2018 e consequentemente não se recorra a esta organização.

Por fim, constatou-se que a maioria das FND da FAP são *self deployable*, à exceção de quando é necessário existir uma estrutura de apoio às aeronaves no TO. Neste caso, o normal é esta estrutura de apoio ser projetada/ retraída por outros meios aéreos da frota da FAP, nomeadamente aeronaves C-130 e C-295. A FAP coordena com o CCM transportes no âmbito de projeção/ retração ou sustentação, especialmente para a disponibilização da capacidade sobrança das missões planeadas. Para 2018, o planeamento da projeção e sustentação do contingente da FAP, no âmbito do *Baltic Air Policing*, contempla o recurso a meios aéreos próprios complementados por meios lituanos, derivados do estabelecido no TA entre Portugal e a Lituânia.

Deste modo, considera-se respondida a QD 2.





#### 4. Adesão de Portugal no *Movement Coordination Centre Europe*

O MCCE pretende tornar-se num Centro de Excelência na área dos Movimentos e Transporte multimodal internacional e ATAR, coordenando os pedidos e capacidades disponíveis de TE dos seus EM, da forma mais eficiente (Verdierre, 2018).

Neste sentido, o presente capítulo tem como objetivo analisar o impacto atual da adesão de Portugal ao MCCE na capacidade de TE das FFAA portuguesas. Inicialmente, observa-se a realidade internacional na perspetiva de onze EM, ou seja, como cada um dos Estados se relaciona no ambiente do MCCE, complementada com a entrevista ao Diretor do MCCE. Posteriormente compara-se com a realidade portuguesa, fundamentada na experiência das estruturas nacionais com responsabilidades ao nível da projeção, sustentação e retração de Forças, ao nível do EMGFA e dos três Ramos.

##### 4.1. Realidade internacional

###### 4.1.1. Utilização do MCCE

Durante o processo de planeamento de projeção de uma força, no âmbito de uma operação e/ou um exercício, fora do TN, a maioria dos RepEM entrevistados consideram necessária uma consulta ao MCCE, surgindo como resultado do processo de planeamento (*bottom-up*) (Quadro 1). Esta consulta não implica forçosamente optar pelo transporte coordenado através do MCCE, mas sim alargar as opções para se escolher a modalidade mais eficiente e económica.

Quadro 1 – Consulta ao MCCE no planeamento da projeção de uma força

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.1.1 – Nem sempre se consulta o MCCE.						x		x			x	3
A.1.2 – Sim, é uma obrigação consultar o MCCE ( <i>top - down</i> ).						x						1
A.1.3 – Sim, resulta do processo de planeamento a consulta ao MCCE ( <i>bottom - up</i> )	x	x	x	x	x		x		x	x		8

Fonte: (Autora, 2018)

Pelo contrário, a França, o Luxemburgo e o Canadá nem sempre consideram necessário consultar o MCCE. Por sua vez, o Luxemburgo, nos últimos cinco anos, tem recorrido essencialmente a meios civis contratados nacionalmente, apenas consultando o



MCCE em movimentos obrigatórios (*top - down*), tais como na resposta a solicitações da OTAN, no âmbito das suas iniciativas conjuntas que visam a elaboração de planos de projeção multinacional<sup>45</sup> (Mounier, 2017; Mersch, 2018; Carlson, 2018).

Nos últimos cinco anos, o Canadá não tem utilizado o MCCE, no entanto, face à participação em operações na Europa, e à recente adesão ao programa ATARES, é intenção deste EM usufruir das potencialidades do MCCE, sempre que o processo de planeamento (*bottom – up*) assim o recomendar (Carlson, 2018).

Quanto à finalidade do transporte disponibilizado, no seio do MCCE, os EM utilizam-no tanto para projeção/ retração de forças como para sustentação. Contudo, observa-se uma tendência para ser usado essencialmente na sustentação. Esta prática deve-se à frequência do transporte para sustentação de forças ser superior relativamente ao transporte para projeção/ retração, bem como à carga para sustentação tendencialmente ser menor, em volume e peso, o que indicia que os EM procuram aproveitar as *part loads* disponíveis nos meios de transporte (Quadro 2).

**Quadro 2 – Finalidade da utilização do MCCE (maioria das vezes)**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.2.1 – Projeção/ retração de forças.				x	x	x	x	x	x			6
A.2.2 – Sustentação de forças.	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	10

**Fonte:** (Autora, 2018)

#### 4.1.2. Organizações nacionais que coordenam com o MCCE

No que concerne à organização nacional com que os RepEM coordenam, apenas o representante espanhol coordena com um organismo sem capacidade decisora sobre a forma de executar o TE, nomeadamente a utilização do MCCE (Quadro 3). Esta situação deve-se ao facto de Espanha não possuir uma estrutura dedicada para coordenar e controlar o movimento e transporte das FFAA espanholas. Atualmente é o Comando Operacional Conjunto que coordena com o MCCE os pedidos de TAer e TSup, sob a supervisão do

<sup>45</sup> Os referidos planos de projeção multinacional são desenvolvidos no seio da plataforma LOGFAS e adotam o nome de *Multinational Detailed Deployment Plans*.



*Defense General Staff*. No entanto, está a decorrer um estudo para a implementação de um CCM espanhol (Moreno, 2018).

**Quadro 3 – Organização nacional que coordena com o MCCE tem poder de decisão**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.3.1 – Sim	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	10
A.3.2 – Não										x		1

**Fonte:** (Autora, 2018)

Os restantes Estados têm estruturas de movimento e transporte com capacidade decisora, nomeadamente a Suécia, Polónia, Luxemburgo, RepCheca e Áustria têm um *National Movement Coordination Centre* (NMCC), a Finlândia *Finnish Defence Forces Logistic Command*, a Dinamarca dispõe do *Joint Movement and Transportation Organization*, a Alemanha um *German Logistic Centre*, a França apoia-se no *Joint Logistic Support Centre*. Quanto ao Canadá, é a repartição J4 do *Canadian Joint Operations Command* que planeia e executa o movimento e transporte (Qvist, 2017; Czerniakiewicz, 2018; Mersch, 2018; Tomšiček, 2017; Ebenberger, 2017; Purkunen, 2018; Sørensen, 2018; Bulla, 2017; Mounier, 2017; Carlson, 2018).

#### 4.1.3. Localização dos Estados-Membros

Relativamente à perceção dos EM relativamente à sua localização, face aos restantes, para usufruir ou proporcionar TE, constata-se que independentemente de serem Estados centrais<sup>46</sup> ou periféricos, a maioria entende que tem boas oportunidades de TE (Quadro 4).

<sup>46</sup> No contexto âmbito deste trabalho, entende-se Estados centrais como EM do MCCE localizados no centro da Europa. Por exemplo, Alemanha, Luxemburgo, RepCheca, França e Áustria.



**Quadro 4 – Localização dos EM face aos restantes para usufruir/ proporcionar TE**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.4.1 – Localização central, com excelentes oportunidades de TE.					x	x	x	x	x			5
A.4.2 – Localização periférica, mas com oportunidades de TE satisfatórias.	x	x	x	x						x		5
A.4.3 – Localização periférica, com reduzidas oportunidades de TE.											x	1

**Fonte:** (Autora, 2018)

A Alemanha, Luxemburgo, RepCheca, França e Áustria devem à sua localização central o sucesso da rentabilização das potencialidades do MCCE.

Em contrapartida, a Finlândia e a Suécia ultrapassam a sua localização periférica, à partida menos favorável, através do desenvolvimento de uma cooperação de nível regional entre os países nórdicos e os países bálticos (Purkunen, 2018; Qvist, 2017).

Para além dessa cooperação, a Dinamarca através de um projeto com a Alemanha e da contratação de meios civis como o contrato com a DAMCO<sup>47</sup>, consegue rentabilizar a sua participação no MCCE (Sørensen, 2018).

A Polónia, embora reconheça que a sua localização, mais a Leste da Europa, não é a ideal para o TE, entende que tem um privilegiado acesso ao Mar Báltico que, aliado a infraestruturas de transporte, marítimas, aéreas, rodoviárias e ferroviárias, bastante desenvolvidas, possibilitam o TE de forma satisfatória. Por sua vez, a Espanha também tem conseguido atender a vários pedidos de TE, pese embora a sua localização periférica (Czerniakiewicz, 2018; Moreno, 2018).

Pelo contrário, o Canadá desvia-se desta tendência, considerando que não se encontra bem localizado para usufruir ou proporcionar TE, uma vez que está implantado noutro continente, com o Oceano Atlântico entre si e a Europa. No entanto, a participação canadiana em operações na Europa e África justificam o interesse deste Estado no MCCE (Carlson, 2018; GovCan, 2018).

<sup>47</sup> DAMCO é um dos maiores fornecedores mundiais de serviços logísticos (DAMCO, s.d.)



#### 4.1.4. Oportunidades

De acordo com o Coronel Verdierre (2018), Diretor do MCCE, a sua organização distingue-se de outras organizações de TE por integrar as informações, cedidas pelos EM, sobre a disponibilidade de transporte, assim como, dos seus pedidos, garantindo assessoria para se encontrar a forma mais eficiente de satisfazer os pedidos. Os serviços disponibilizados pelo MCCE têm em vista promover oportunidades de melhoramento no planeamento e execução de movimentos e ações de ATAR, incluindo o aconselhamento para o uso comum de recursos de *charter* comercial contratados pelos EM, a fim de evitar competição desnecessária para mesmos recursos. A coordenação referida é feita num âmbito muito alargado, operacional (todo o espectro de operações militares) ou não operacional, exercícios, desastres e crises de emergência civil. Assim, para Verdierre, atualmente, não existe outra organização multinacional de TE semelhante ao MCCE.

Os RepEM reforçam a perspetiva do Diretor do MCCE, sobre a capacidade do ambiente MCCE proporcionar oportunidades para solucionar ou minimizar as necessidades e lacunas de TE (Quadro 5).



**Quadro 5 – Oportunidades do MCCE**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
<b>A.5.1 – Confiança</b>	x						x					2
<b>A.5.2 – Velocidade</b>	x											1
<b>A.5.3 – Eficiência económica</b>	x	x	x	x	x	x	x					7
<b>A.5.4 – Partilha de experiências e conhecimento</b>		x		x				x				3
<b>A.5.5 – Melhorar sinergias entre EM (processos/ interoperabilidade)</b>		x	x				x					3
<b>A.5.6 – Alcance global</b>			x								x	2
<b>A.5.7 – Forma de compensação através de <i>ATARES</i> e <i>SEOS</i></b>				x								1
<b>A.5.8 – <i>Overview</i> da capacidade e disponibilidade de TE dos EM</b>						x		x	x			3
<b>A.5.9 – Complementaridade <sup>48</sup>à capacidade de TE do EM</b>						x			x	x		3
<b>A.5.10– Possibilitar a redundância<sup>49</sup> à capacidade de TE do EM</b>								x	x	x	x	4

**Fonte:** (Autora, 2018)

Segundo os entrevistados, o MCCE é uma organização de confiança que permite o *overview* da capacidade de TE dos EM, tornando acessíveis meios de TE multimodal, que complementam ou tornam redundantes as próprias capacidades dos EM. A eficiência económica proporcionada é um aspeto muito evidenciado, seguido pela partilha de experiências e conhecimento, entre especialistas de movimento e transporte, que permitem melhorar sinergias, ao nível dos processos e de interoperabilidade.

#### 4.1.5. Redução de custos de TE

Para a eficiência económica referida anteriormente, a maioria dos entrevistados perspetiva a redução de custos de TE tanto através da partilha de meios dos EM como através da partilha de meios civis contratados pelos mesmos (Quadro 6). No entanto, observando-se o Quadro 7, constata-se que o principal enfoque incide na partilha de meios dos EM, para que se possa utilizar o mecanismo de compensação por troca de serviços, através do ATARES ou SEOS.

<sup>48</sup> Por complementaridade entendem-se meios que o EM não tem e que o ambiente MCCE consegue disponibilizar para que, conjuntamente com os do EM, se consigam colmatar as necessidade de TE.

<sup>49</sup> Neste contexto, por redundância entende-se meios semelhantes aos do EM, que o ambiente do MCCE coloca ao dispor do EM, numa perspetiva de reforço.



**Quadro 6 – Redução de custos de TE**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.6.1 – Através da partilha de meios dos EM.									x		x	2
A.6.2 – Através da partilha de meios civis contratados pelos EM.				x								1
A.6.3 – Ambos.	x	x	x		x	x	x	x		x		8

**Fonte:** (Autora, 2018)

**Quadro 7 – Formas de compensação para a economia dos meios de TE**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá <sup>50</sup>
A.7.1 – Troca de serviços		x	x		x	x	x	x	x	x		8
A.7.2 – Pagamento monetário				x								1
A.7.3 – Ambos	x	x										2

**Fonte:** (Autora, 2018)

#### 4.1.6. Aspetos a melhorar

Embora a adesão dos EM ao MCCE seja satisfatória, os Representantes entrevistados entendem que ainda existem aspetos a melhorar (Quadro 8), reforçando os desafios mencionados no capítulo 2, no que concerne à necessidade de simplificar os processos para obter autorizações diplomáticas, distintos entre países, e harmonizar procedimentos aduaneiros, bem como toda a documentação de transporte.

<sup>50</sup> Não respondeu à pergunta.



**Quadro 8 – Aspetos a melhorar no ambiente MCCE**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.8.1 – Simplificar autorizações diplomáticas e procedimentos aduaneiros		x					x					2
A.8.2 – EM deverão partilhar oportunamente todos os meios com capacidade de transporte	x		x		x		x					4
A.8.3 – Melhorar o planeamento de transporte multimodal				x					x			2
A.8.4 – Permitir a participação de Estados da Ásia e Oceânia								x				1
A.8.5 – Ter elementos permanentes para ligação com a OTAN, UE, NU										x		1
A.8.6 – Não sabem						x					x	2

**Fonte:** (Autora, 2018)

Também se constata que o *overview* da capacidade e disponibilidade de TE dos EM é uma mais-valia, podendo ser ainda mais completa. Para isso, os EM deverão partilhar oportunamente toda a capacidade de TE.

A Áustria recomenda uma maior implementação de operações multimodais, sendo complementado pela visão polaca de que deverá existir uma maior coordenação no que concerne ao transporte ferroviário (Ebenberger, 2017).

Enquanto a França entende que deverá existir um alargamento à participação de países asiáticos e da Oceânia, a Espanha, mais focada no que é o espaço europeu, entende que deverão existir elementos de ligação do MCCE nas principais organizações multinacionais (OTAN, UE e NU) para apoiar o TE de grandes operações em todo o mundo (Mounier, 2017; Moreno, 2018).

#### 4.1.7. Redundância do MCCE

Todos os EM entrevistados pertencem a outras organizações de TE, denotando-se uma maior preocupação em garantir redundância no TAer (Quadro 9). No entanto, quando confrontados com um cenário de uma operação de artigo 5º OTAN, onde se perspetiva um ambiente de elevada competição pela utilização de meios de TE e onde os recursos de muitos dos EM do MCCE estarão bastante empenhados no transporte das suas próprias forças (por





exemplo a ativação da *enhanced NATO Response Force*), verifica-se que a Dinamarca teria de ativar contratos com transportadoras civis e a Polónia, o Luxemburgo e a RepCheca assumem mesmo que não têm redundância no TE de forças (Quadro 10) (Sørensen, 2018; Mersch, 2018; Tomšíček, 2017).

**Quadro 9 – Outras organizações de TE a que os EM pertencem**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.9.1 – SAC	x	x		x								3
A.9.2 – SALIS		x		x		x	x					4
A.9.3 – NSPA			x									1
A.9.4 – AMSCC				x			x					2
A.9.5 – EATC						x		x		x		3
A.9.6 – Não pertence a mais nenhuma									x		x	2
A.9.7 – Não responde					x							1

**Fonte:** (Autora, 2018)

**Quadro 10 – Redundância para uma operação Artigo 5º da OTAN**

Segmentos de resposta	Entrevistados										Total	
	Finlândia	Suécia	Dinamarca	Polónia	Alemanha	Luxemburgo	RepCheca	França	Áustria	Espanha		Canadá
A.10.1 – Não tem meios TE nacionais			x	x		x	x					4
A.10.2 – Tem meios TE nacionais					x			x	x	x	x	5
A.10.3 – Recorre a contratos civis			x								x	1
A.10.4 – Não se aplica	x	x										2

**Fonte:** (Autora, 2018)

## 4.2. Realidade portuguesa

### 4.2.1. Utilização do MCCE

De acordo com o Coronel Tirosinado Salvado Alves (2018), Chefe do CCM, no processo de planeamento da projeção de uma FND, os Ramos são as entidades responsáveis por planear e executar o TE das FND, não tendo obrigatoriamente de coordenar com o CCM uma consulta ao MCCE. De facto, o que se constata é que existe uma forte tendência a efetuar todo este processo internamente no Ramo. Frequentemente a Marinha e a FAP não



sentem necessidade de o fazer, enquanto que o Exército pontualmente solicita consultas ao MCCE (Alves, 2018; Oliveira, 2018; Domingues, 2018; Paixão, 2018).

As FFAA portuguesas têm utilizado o MCCE essencialmente para projeção/ retração de Forças, no âmbito de exercícios, e para sustentação de FND (Alves, 2018).

#### 4.2.2. Organizações nacionais que coordenam com o MCCE

Ao contrário dos outros EM entrevistados, o CCM, organização que faz a coordenação entre Portugal e o MCCE, não tem capacidade decisora quanto a forma como vão ser executados os transportes. O CCM é um órgão consultivo ao dispor dos Ramos, se estes sentirem necessidade de fazer uma consulta ao MCCE ou de utilizar as capacidades disponibilizadas ao abrigo de um acordo bilateral com outro país (Alves, 2018).

#### 4.2.3. Localização dos Estados-Membros

A localização periférica de Portugal, face aos restantes EM do MCCE, restringem as oportunidades para usufruir ou proporcionar TE, uma vez que, na maioria dos casos, obriga a um movimento adicional (escala), para um país do centro da Europa (Marques, 2018).

Tal como acontece com a Finlândia e a Suécia, Portugal tem uma cooperação regional com a Espanha, no entanto, este acordo bilateral é fora do âmbito do MCCE (Marques, 2018; Alves, 2018).

Para Verdierre (2018), a localização geográfica dos EM não é por si só uma limitação. O Diretor do MCCE considera ser essencial que os países integrem o MCCE no seu processo de planeamento de TE, sendo a flexibilidade o fator preponderante para que se conseguir uma correspondência entre o país solicitador e o país que realizará o transporte. Verdierre identifica ainda outro fator que é o envio de oficiais de ligação, dos CCM dos Estados, para treino e melhor compreensão do MCCE. O conhecimento adquirido poderá ajudar as nações a melhorar a integração do MCCE nos seus procedimentos de planeamento nacional.

#### 4.2.4. Oportunidades

Para as FFAA, o MCCE surge como uma forma de Portugal satisfazer um requisito imposto pela OTAN, de que os aliados têm de ter capacidade de projetar as suas próprias Forças. Assim, o MCCE, aliado ao mecanismo ATARES, possibilita às FFAA portuguesas alcance global e a complementaridade com os nossos meios de transporte, permitindo o acesso a um conjunto meios militares mais alargado e dando-nos ainda a possibilidade de usufruir de contratos civis de acesso assegurado de outros membros do grupo (Marques, 2018). Outro fator importante é a simplicidade no processo administrativo e velocidade em coordenar um serviço de transporte (Alves, 2018).



#### 4.2.5. Redução de custos de TE

Portugal segue a tendência dos outros EM, no que concerne à redução de custos de TE tanto através da partilha de meios dos EM como através da partilha de meios civis contratados pelos mesmos. No entanto, também existe uma preocupação em rentabilizar o mecanismo ATARES e em equilibrar a contratação e pagamento em ATARES (Alves, 2018).

Esta situação é bastante desafiante porque as aeronaves de TAer da FAP são limitadas, em quantidade e em dimensão, para transporte de grandes quantidades de carga, restando pouca capacidade sobrança, que possa vir a ser convertida em ATARES. Desta forma, Portugal tentará fazer o pagamento em ATARES através de missões de Patrulhamento Marítimo e LSAR com recurso a outro tipo de aeronaves que a FAP disponibilizou para esse efeito (Paixão, 2018; Alves, 2018).

#### 4.2.6. Aspetos a melhorar

Para o Tenente-Coronel Marques (2018), Representante Nacional no MCCE, os principais aspetos a melhorar prendem-se com a falta de recursos humanos, no CCM, que permitam uma ligação permanente e proactiva entre os Ramos e os organismos internacionais, assim como a ausência de elementos nacionais na estrutura orgânica do MCCE, conhecedores da realidade nacional e que facilitem a comunicação. Fundamentalmente é necessária uma mudança de mentalidade e considerar o MCCE sempre como opção no planeamento do TE (Alves, 2018).

#### 4.2.7. Redundância do MCCE

Tomando em consideração que o MCCE assenta numa plataforma de meios de transporte dos EM, em que são os países que voluntariamente partilham a sua disponibilidade, o Diretor do MCCE reconhece que o MCCE não consegue garantir redundância para uma situação urgente, como o início de uma operação de artigo 5º OTAN (Verdierre, 2018)

Portugal tem redundância apenas ao nível do TMar, garantida pelo CAA com o MIA. Segundo o Tenente-Coronel Marques (2018), perante uma operação de artigo 5º OTAN, Portugal teria de recorrer ao mercado civil, sendo fundamental a contratação de acesso assegurado com companhias de transporte para prevenir este tipo de situações (MDN, 2014, p. 4).



#### 4.3. Síntese conclusiva

O presente capítulo teve como objetivo analisar o impacto atual da adesão de Portugal ao MCCE na capacidade de TE das FFAA portuguesas.

Neste sentido, comparou-se a realidade internacional, na perspectiva de como onze EM se relacionam no ambiente do MCCE para planear e executar o transporte das suas Forças, com a realidade portuguesa, consubstanciada na experiência das estruturas nacionais com responsabilidades ao nível da projeção, sustentação e retração de Forças.

Assim, verificou-se que, internacionalmente, a consulta ao MCCE é feita por organizações com capacidade de decisão quanto à forma de executar o transporte, e surge como resultado do processo de planeamento de projeção de Forças, na tentativa de aumentar o universo de opções para se escolher a mais eficiente. Já em Portugal, são os Ramos as entidades responsáveis pela projeção, sustentação e retração das FND, solicitando pontualmente consultas ao MCCE, através do CCM.

Ao contrário da realidade internacional, Portugal sente que a sua posição periférica, relativamente aos demais EM, limita as oportunidades para usufruir ou proporcionar TE.

A eficiência económica e a possibilidade de garantir redundância dos meios de TE dos EM são as principais oportunidades mencionadas pelos entrevistados. Para Portugal, o MCCE possibilita às FFAA portuguesas alcance global, ao nível do TE, e a complementaridade com os seus meios de transporte. Para maximizar a eficiência económica, todos os entrevistados concordam que os mecanismos de compensação por troca de serviços são os mais desejados.

Relativamente aos aspetos a melhorar no ambiente do MCCE, internacionalmente, a maioria dos entrevistados entende que o *overview* da capacidade e disponibilidade de TE, é uma mais-valia, mas pode ainda tornar-se ainda mais completa, com o contributo de todos os EM. A nível nacional, a dificuldade em contribuir para o *overview* rigoroso e oportuno assenta na falta de recursos humanos, no CCM, que permitam uma ligação permanente e proactiva entre os Ramos e os organismos internacionais.

Por último, internacionalmente, a redundância do MCCE, em termos de TAer, revela ser uma preocupação superior em relação ao TMar, enquanto que, no caso português, só existe redundância em TMar.

Assim, considera-se respondida a QD 3.



## Conclusões

O presente trabalho teve como objeto de investigação “A adesão de Portugal ao MCCE”, tendo-se proposto a responder à QC “De que forma a adesão de Portugal ao MCCE pode contribuir para agilizar a capacidade de TE de forças militares?”.

Neste sentido, a QC foi decomposta em três QD, respondidas ao longo dos capítulos. Para tal, a metodologia seguida na investigação foi assente num raciocínio indutivo, aliado a uma estratégia qualitativa e a um desenho de pesquisa consubstanciado no estudo comparativo entre a realidade internacional, assente na perspetiva dos EM do MCCE, e a realidade portuguesa de projeção, retração e sustentação de FND. A recolha de dados incidiu na análise documental e em entrevistas semiestruturadas ao Diretor do MCCE, a doze RepEM no MCCE, onde se inclui o Representante Nacional, bem como outras entidades nacionais: o CCM, responsável pela coordenação com o MCCE e os Representantes dos Ramos, responsáveis no planeamento e execução de TE de FND.

No primeiro capítulo, foi apresentada a revisão da literatura, onde se compreendeu que, face à conjuntura atual, em que a OTAN e UE desenvolvem missões em todo o globo com escassos meios de TE, esta capacidade revela-se de uma importância vital no sucesso das operações militares. Deste modo, Portugal aderiu ao MCCE, entre outras iniciativas multinacionais de TE, para cumprir os requisitos impostos pela OTAN e tranquilizar as preocupações crescentes da UE. Através deste organismo multinacional que se dedica a coordenar as capacidades de transporte dos participantes e ATAR, de forma a otimizar sinergias, e com a adesão posterior ao mecanismo ATARES, Portugal procura garantir uma coordenação intensa e eficiente, tirando proveito da disponibilidade de meios e capacidades sobrantes em voos dos EM, e ultrapassando as dificuldades na realização de transações monetárias.

Ainda neste capítulo foi definido o enquadramento conceptual do trabalho, assente na doutrina OTAN, e aprofundada a metodologia formulada.

No segundo capítulo, para responder à QD1 analisaram-se as potencialidades do MCCE que permitem agilizar a capacidade de TE dos EM. Assim, inicialmente, foi apresentada a organização do MCCE e, posteriormente analisaram-se as células responsáveis pela coordenação do TMar, TSup e TAer. Neste âmbito, constatou-se que a célula de TMar coordena os requisitos deste modo de transporte, traduzindo-se a sua atividade diária na disponibilização regular das escalas dos navios a transportar carga de EM, sob a forma de um *Possibility Chart* e no apoio dado aos EM para encontrarem soluções para os seus



pedidos de transporte. Os desafios do TMar centram-se na escassez de navios *Roll On/ Roll Off* disponíveis e consequente necessidade de estreitar mais a cooperação existente, e na finalização do conceito de *Sealift Lead Nation* para a VJTF, com o SHAPE.

Relativamente à célula de TSup, verificou-se que funciona como facilitador para os movimentos militares estratégicos de superfície dos EM, centrando a sua atividade na atualização e partilha da *situational awareness*, no que se refere aos principais esforços, iniciativas e/ou resultantes dos pedidos e da satisfação dos mesmos. Os desafios do TSup, no ambiente MCCE, dividem-se em três áreas: apoio a missões do EATC, *workshop* sobre questões aduaneiras e iniciativas ferroviárias.

No que concerne à célula de TAer, confirmou-se que esta coordena os pedidos de transporte dos EM, utilizando a capacidade de transporte sobrança de outros Estados. Para isso, a célula distribui a lista de disponibilidades, duas vezes por mês, fornecendo aos EM uma visão consolidada da disponibilidade dos recursos nacionais das nações e de outras agências apoiantes através de um FEP. Os principais desafios ao TAer são continuar a aumentar e desenvolver rotas aéreas, bem como melhorar a coordenação de procedimentos para a normalização de documentação.

Posteriormente, no terceiro capítulo, caracterizam-se os modos de TE das FND portuguesas para responder à QD2. Concluindo-se que ao nível do EMGFA, se inicia o processo de empenhamento das FFAA, no âmbito das FND, com uma Diretiva anual do CEMGFA, onde são definidas as EPR para cada FND e outras orientações de planeamento gerais. Seguindo-se uma Diretiva Operacional, específica para cada operação, onde são detalhados as tarefas e responsabilidade de aprontamento, projeção, sustentação e retração, entre outras coordenações. Foi ainda analisada a organização do CCM, criado em 2017 para apoiar as tarefas de projeção, sustentação e retração dos Ramos.

Ainda neste capítulo, observou-se que as FND que a Marinha apronta e projeta caracterizam-se essencialmente por envolverem meios navais e as respetivas guarnições, sendo, por isso, *self deployable*. Para efeitos de sustentação da força, o expediente do material é feito através de firmas civis ou recorrendo à NSPA. Todo este processo é feito internamente, na Marinha, não sendo coordenado o TE com o CCM, sendo o planeamento para 2018 de TE das FND prova disso mesmo.

Quanto ao Exército, as FND pelas quais é responsável caracterizam-se por um maior número de militares, para além de carga volumosa e pesada. Normalmente, o pessoal é projetado por TAer, da FAP ou civil, e o material por TMar contratado. A sustentação



periódica é assegurada frequentemente por TAer da FAP, enquanto que a sustentação extraordinária, de pequenos volumes, é realizada através do mercado civil ou recorrendo ao acordo bilateral com Espanha ou ao MCCE. Assim, constata-se que existem coordenações pontuais com o CCM, embora ainda não tenham sido feitas consultas ao MCCE para as FND prevista para 2018 e consequentemente não se preveja o recurso a esta organização.

Por fim, concluiu-se que as FND, a cargo da FAP, se caracterizam por meios aéreos, e respetiva guarnição, *self deployable*, e uma estrutura de apoio que, frequentemente, é projetada/ retraída por outros meios aéreos da frota da FAP, nomeadamente aeronaves C-130 e C-295. Normalmente, se o material e equipamento a projetar exceder, em volume e peso, a capacidade das aeronaves de transporte, opta-se por se fazer o transporte por superfície rodoviário, ou pela contratação de meios aéreos civis. A FAP coordena com o CCM transportes no âmbito de projeção/ retração ou sustentação, especialmente para a disponibilização da capacidade sobrança das missões planeadas. Para 2018, a FAP não sente necessidade de fazer uma consulta ao MCCE para transporte das suas FND, uma vez que o consegue fazer por meios próprios ou através de recursos lituanos ao abrigo do TA entre Portugal e a Lituânia.

Por sua vez, no quarto capítulo, é respondida a QD3, analisando-se o impacto atual da adesão de Portugal ao MCCE na capacidade de TE das FFAA portuguesas. Neste sentido, comparou-se a realidade internacional, na perspetiva de como 11 EM se relacionam no ambiente do MCCE para planejar e executar o transporte das suas Forças, com a realidade portuguesa, consubstanciada na experiência das estruturas nacionais com responsabilidades ao nível da projeção, sustentação e retração de Forças.

Assim, verificou-se que, internacionalmente, a consulta ao MCCE é feita por organizações com capacidade de decisão quanto à forma de executar o transporte, e surge como resultado do processo de planeamento de projeção de Forças, na tentativa de aumentar o universo de opções para se escolher a mais eficiente. Já em Portugal, são os Ramos as entidades responsáveis pela projeção, sustentação e retração das FND, solicitando pontualmente consultas ao MCCE, através do CCM.

Relativamente à posição geográfica dos EM, constata-se que independentemente de serem Estados centrais ou periféricos, a maioria entende que tem boas oportunidades de TE, recorrendo a cooperações regionais. Ao contrário da realidade internacional, Portugal sente que a sua posição periférica, relativamente aos demais EM, limita as oportunidades para usufruir ou proporcionar TE.





A eficiência económica e a possibilidade de garantir redundância dos meios de TE dos EM são as principais oportunidades mencionadas pelos entrevistados. Para Portugal, o MCCE possibilita às FFAA portuguesas alcance global, ao nível do TE, e a complementaridade com os seus meios de transporte. Para maximizar a eficiência económica, todos os entrevistados concordam que os mecanismos de compensação por troca de serviços são os mais desejados.

Relativamente a aspetos a melhorar no ambiente do MCCE, internacionalmente, a maioria dos entrevistados entende que o *overview* da capacidade e disponibilidade de TE, disponibilizado pelo MCCE, pode ser mais completo, com o contributo de todos os EM. A nível nacional, a dificuldade em contribuir para o *overview* rigoroso e oportuno assenta na falta de recursos humanos, no CCM, que permitam uma ligação permanente e proactiva entre os Ramos e os organismos internacionais.

Por último, internacionalmente, os EM entrevistados revelam uma preocupação superior em garantir a redundância do MCCE, em termos de TAer do que em termos de TMar, através da adesão a outros organismos multinacionais deste modo de transporte, como o SAC, SALIS e EATC, enquanto que no caso português, com o cancelamento do CAA com o SALIS, só existe redundância em TMar, através do MIA e do AMSCC.

No entanto, quando confrontados com um cenário de uma operação de artigo 5º OTAN, onde se perspetiva um ambiente de elevada competição pela utilização de meios de TE e onde os recursos de muitos dos EM estarão empenhados no transporte das suas próprias forças, verifica-se que a Dinamarca teria de ativar contratos com transportadoras civis e a Polónia, o Luxemburgo e a RepCheca assumem mesmo que não têm redundância no TE de forças. Por sua vez, também Portugal teria de recorrer ao mercado civil, identificando-se uma vulnerabilidade pela inexistência de um CAA com companhias de TAer para prevenir este tipo de situações.

Face ao exposto e respondendo à QC, conclui-se que a forma como a adesão de Portugal ao MCCE pode contribuir para agilizar a capacidade de TE de forças militares passa por integrar, no processo de planeamento dos Ramos, uma consulta ao MCCE com vista a obter mais uma modalidade de ação para a execução do TE, que será depois comparada com outras para se decidir pela mais eficiente. Este procedimento poderia ser agilizado introduzindo uma instrução de coordenação, entre os Ramos e o CCM, nas Diretivas Operacionais de cada operação.





Outro fator significativo seria os Ramos executarem um planeamento anual de movimentos e transporte para fora e para dentro do TN, o mais rigoroso possível, e partilharem-no com o CCM para que este possa contribuir para o *overview* do MCCE, de forma aumentar a probabilidade de satisfazer um pedido de transporte ou uma solicitação por parte de outro EM. Esta partilha interna de informação seria benéfica também para o pagamento dos ATARES contratados, sendo que a FAP teria, não só de partilhar o planeamento dos voos de transporte, como também de patrulhamento marítimo ou LSAR.

Paralelamente, todos os cargos do CCM são fundamentais para garantir as sinergias necessárias, a nível nacional e internacional, bem como promover a integração de elementos nacionais na estrutura orgânica do MCCE, conhecedores da realidade nacional e que facilitem a comunicação.

Embora se reconheça que a investigação teve como limitação o universo de entrevistas dos RepEM, uma vez que responderam 12 dos 28 EM do MCCE, considera-se que a amostra obtida é satisfatória para a investigação, em termos de dispersão geográfica e de relevância, no âmbito da defesa europeia e da OTAN. No entanto, existe margem para aprofundar o estudo neste sentido.

Perante a vulnerabilidade identificada em termos de redundância de TAer proporcionado pelo MCCE, propõe-se, em estudos futuros, investigar outros organismos para se satisfaçam esta necessidade, bem como investigar quais seriam as possibilidades de execução de TE ao dispor de Portugal, no caso de se iniciar uma operação de artigo 5º OTAN.



## Bibliografia

- Alves, J. S., 2018. *Centro de Controlo de Movimentos* [Entrevista]. Oeiras (11 abril 2018).
- AMSCC, 2016. *Athens Multinational Sealift Coordination Centre*. [Em linha] Disponível em: <http://www.amscc.mil.gr/index.php> [Acedido em 16 novembro 2017].
- Bulla, D., 2017. *Representante da Alemanha no MCCE* [Entrevista]. Por email (12 dezembro 2017).
- Carlson, D., 2018. *Representante do Canadá no MCCE* [Entrevista]. Por email (9 janeiro 2018).
- CCOM, 2018. *Visita do Curso de Estado Maior Conjunto ao CCOM*. Oeiras, CCOM.
- CE, 2017. *Defence cooperation: Council establishes Permanent Structured Cooperation (PESCO), with 25 member states participating*. [Em linha] Disponível em: <http://www.consilium.europa.eu/media/32079/pesco-overview-of-first-collaborative-of-projects-for-press.pdf> [Acedido em 17 janeiro 2018].
- CEMGFA, 2017. *Diretiva N°046: Empenhamento das Forças Armadas Portuguesas para 2018, no âmbito das Forças Nacionais Destacadas*. Lisboa: EMGFA.
- CEMGFA, 2018. *Diretiva Estratégica do Estado-Maior-General das Forças Armadas 2018/2021*. Lisboa: EMGFA.
- CIDIUM, 2017. *Centro de Investigação de Desenvolvimento do IUM*. [Em linha] Disponível em: <https://www.ium.pt/cisdi/index.php/pt/investigacao/dominios-areas-e-subareas-de-investigacao> [Acedido em 13 novembro 2017].
- Czerniakiewicz, J., 2018. *Representante da Polónia no MCCE* [Entrevista] . Por email (12 janeiro 2018).
- DAMCO, s.d. *O DAMCO*. [Em linha] Disponível em: <http://www.damco.com/en/about-damco> [Acedido em 7 abril 2018].
- Defesa Nacional, 2016. *Fragata Álvares Cabral integra força permanente da NATO*. [Em linha] Disponível em: [Fragata Álvares Cabral integra força permanente da NATO](#) [Acedido em 25 abril 2018].
- DIREC, 2017. *Informação n° 002292: Proposta de Edificação do Centro de Controlo de Movimentos*. Lisboa: EMGFA.
- DN/Lusa, 2017. *Há "23 dos 28" aliados da NATO que "não pagam o que devem"*. [Em linha] Disponível em: <https://www.dn.pt/mundo/interior/trump-aponta-dedo-aos-23-dos-28-aliados-da-nato-que-nao-pagam-o-que-devem-8507068.html> [Acedido em 16 Jan. 2018].



- Domingues, J., 2018. *Forças Nacionais Destacadas do Exército* [Entrevista] . Por email (23 março 2018).
- EATC, 2017a. *The EATC*. [Em linha] Disponível em: <https://eatc-mil.com/en/who-we-are/the-eatc> [Acedido em 30 março 2018].
- EATC, 2017b. *ATARES*. [Em linha] Disponível em: <https://eatc-mil.com/en/what-we-do/atares> [Acedido em 22 abril 2018].
- Ebenberger, R., 2017. *Representante da Áustria no MCCE* [Entrevista]. Por email (19 dezembro 2017).
- EMGFA, 2009a. *NATO - SNMG1 (Standing NATO Maritime Group 1)*. [Em linha] Disponível em: <https://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/snmg1> [Acedido em 25 abril 2018].
- EMGFA, 2009b. *EU - FRONTEX - Agência Europeia de Gestão da Cooperação Operacional nas Fronteiras Externas dos Estados-Membros da União Europeia*. [Em linha] Disponível em: <http://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/frontex> [Acedido em 25 abril 2018].
- EMGFA, 2009c. *EU - EUNAVFOR MED - European Union Military Operation in the Southern Central Mediterranean*. [Em linha] Disponível em: <https://www.emgfa.pt/pt/operacoes/missoes/eunavformed> [Acedido em 25 abril 2018].
- EU, 2016. *A Global Strategy for the European Union's Foreign and Security Policy*. s.l.:s.n.
- EUEA, s.d.. *The European Union Military Staff*. [Em linha] Disponível em: [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage\\_en/5436/The%20European%20Union%20Military%20Staff%20\(EUMS\)](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage_en/5436/The%20European%20Union%20Military%20Staff%20(EUMS)) [Acedido em 23 abril 2018].
- FCAS, 2007. *Legal and Economic Analysis of Tramp Maritime Services*, Bruxelas: Comissão Europeia.
- Friedman, G., 2016. *3 Reasons Brits Voted For Brexit*. [Em linha] Disponível em: <https://www.forbes.com/sites/johnmauldin/2016/07/05/3-reasons-brits-voted-for-brex/#5d2043291f9d> [Acedido em 16 janeiro 2018].
- GovCan, 2018. *Military operations and exercises*. [Em linha] Disponível em: <https://www.canada.ca/en/services/defence/caf/operations.html> [Acedido em 28 abril 2018].



- GovFedDEU, 2016. *White Paper 2016: On German Security Policy and the Future of the Bundeswehr*. s.l.:The German Federal Government.
- IESM, 2015a. *NEP/ACA-010 Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IESM.
- IESM, 2015b. *NEP/ACA-018 Regras de Apresentação e Referenciação para os Trabalhos Escritos a Realizar no IESM*. Lisboa: IESM.
- IUM, 2014. *Curso de Promoção a Oficial Superior: Logística das Organizações Internacionais*. Lisboa, IUM.
- Kaps, R. W., Gardner, R. C. e Hartung, J. W., 2001. Air Charter - The Business Airline of the Future... But, Does the Business Traveler Know?. *Journal of Air Transportation World Wide*, Volume Vol. 6, pp. 93-116.
- Koenig, N. e Walter-Franke, M., 2017. *France and Germany: Spearheading a European Security and Defence Union?*. Berlin: Jacques-Delors Institute.
- MARCOM, 2018. *Standing NATO Mine Countermeasures Group One*. [Em linha] Disponível em: [Standing NATO Mine Countermeasures Group One](#) [Acedido em 25 abril 2018].
- Marques, M., 2018. *Representante Nacional MCCE* [Entrevista]. Lisboa (11 abril 2018).
- MCCE, 2017a. *Movement Coordination Centre Europe Annual Report 2016*, Eindhoven: MCCE.
- MCCE, 2017b. *MCCE AT A GLANCE*. [Em linha] Disponível em: <http://mcce-mil.com/wp-content/uploads/glance/MCCE-AT-A-Glance-September-2017.pdf> [Acedido em 16 novembro 2017].
- MCCE, 2018. *Movement Coordination Centre Europe Annual Report 2017*. Eindhoven: MCCE.
- MCCE, s.d.a. *Organisation*. [Em linha] Disponível em: <http://mcce-mil.com/organisation/> [Acedido em 24 fevereiro 2018].
- MCCE, s.d.b. *Air Transport*. [Em linha] Disponível em: <http://mcce-mil.com/air-transport/> [Acedido em 25 fevereiro 2018].
- MCCE, s.d.c. *Sea Transport*. [Em linha] Disponível em: <http://mcce-mil.com/sea-transport/> [Acedido em 25 fevereiro 2018].
- MCCE, s.d.d. *Inland Surface Transport*. [Em linha] Disponível em: <http://mcce-mil.com/inland-surface-transport/> [Acedido em 25 fevereiro 2018].
- MDN, 2014. *Informação/Parecer 1225 Iniciativas Multinacionais de Transporte Estratégico - Modelo de Participação Nacional*. Lisboa: MDN.



- MDN, 2016. *Informação/Parecer 153 Movement Coordination Centre Europe (MCCE) - Adesão ao Air Transport and Air-to-Air Refuelling and Exchange of other Services (ATARES)*. Lisboa: MDN.
- Mersch, Y., 2018. *Representante do Luxemburgo no MCCE* [Entrevista]. Por email (9 janeiro 2018).
- Moreno, M., 2018. *Representante de Espanha no MCCE* [Entrevista]. Por email (10 janeiro 2018).
- Mounier, J., 2017. *Representante da França no MCCE* [Entrevista]. Por email (21 dezembro 2017).
- NATO, 2013. *AJP 4.4 - Allied Joint Movement and Transportation Doctrine*. Edition B Version 1 ed. s.l.:NATO Standardization Agency.
- NATO, 2015. *Strategic Airlift Interim Solution (SALIS)*. [Em linha] Disponível em: [https://www.nato.int/cps/ic/natohq/topics\\_50106.htm](https://www.nato.int/cps/ic/natohq/topics_50106.htm) [Acedido em 30 março 2018].
- NATO, 2017. *Smart Defense*. [Em linha] Disponível em: [https://www.nato.int/cps/ua/natohq/topics\\_84268.htm](https://www.nato.int/cps/ua/natohq/topics_84268.htm) [Acedido em 29 março 2018].
- OAT&SBC, 2014. *Acquisition and Cross-Service Agreements*. [Em linha] Disponível em: <https://www.acq.osd.mil/ic/ACSA.html> [Acedido em 3 março 2018].
- Oliveira, D., 2018. *Forças Nacionais Destacadas da Marinha* [Entrevista]. Por email (13 março 2018).
- Paixão, R., 2018. *Forças Nacionais Destacadas da Força Aérea Portuguesa* [Entrevista]. Por email (16 março 2018).
- Purkunen, A., 2018. *Representante da Finlândia no MCCE* [Entrevista]. Por email (18 janeiro 2018).
- Qvist, M., 2017. *Representante da Suécia no MCCE* [Entrevista]. Por email (12 dezembro 2017).
- Royal Air Force, 2018. *Joint Air Delivery Test and Evaluation Unit*. [Em linha] Disponível em: <https://www.raf.mod.uk/our-organisation/units/joint-air-delivery-test-and-evaluation-unit/> [Acedido em 23 abril 2018].
- SAC, s.d. *Heavy Airlift Wing*. [Em linha] Disponível em: <https://www.sacprogram.org/en/Pages/Heavy-Airlift-Wing.aspx> [Acedido em 30 março 2018].
- Santos, L. A. et al., 2016. *Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Pedrouços: IUM.



- Sørensen, H., 2018. *Representante da Dinamarca no MCCE* [Entrevista]. Por email (11 janeiro 2018).
- Tomšíček, J., 2017. *Representante da República Checa no MCCE* [Entrevista]. Por email (13 dezembro 2017).
- UE, 2007. Regulamento (CE) N. 425/2007 da Comissão de 19 de Abril de 2007. *Jornal Oficial da União Europeia*, 19 abril, pp. L103\_26-L103\_39.
- Verdierre, F., 2018. *Diretor do MCCE* [Entrevista]. Por email (9 janeiro 2018).
- Vieira, R., 2018. *Comissão Estruturada Permenente: Posição de Portugal* [Entrevista]. Por email (19 janeiro 2018).



## Apêndice A — Conceção metodológica da investigação

Tabela 2 – Conceção metodológica da investigação

<b>Objeto de Investigação:</b> A adesão de Portugal ao MCCE					
<b>OG:</b> Analisar a adesão de Portugal ao MCCE com vista a agilizar a capacidade de TE de forças militares.					
<b>QC:</b> De que forma a adesão de Portugal ao MCCE pode contribuir para agilizar a capacidade de TE de forças militares?					
<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Questões Derivadas</b>	<b>Conceitos</b>	<b>Dimensões</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Estrutura</b>
<b>OE1:</b> Analisar as potencialidades do MCCE que permitem agilizar a capacidade de TE dos EM.	<b>QD1:</b> De que forma as potencialidades do MCCE permitem agilizar a capacidade de TE dos EM?	Potencialidades do MCCE	TMar	▪ Finalidade ▪ Atividades ▪ Desafios	Capítulo 2
			TSup		
			TAer		
<b>OE2:</b> Caracterizar os modos de TE das FND portuguesas.	<b>QD2:</b> Como é que as FFAA portuguesas executam o TE das suas FND?	TE de FND portuguesas	EMGFA	▪ Processo de empenhamento das FFAA ▪ CCM	Capítulo 3
			Marinha	▪ Execução da projeção/ retração de FND antes de 2018 ▪ Execução da sustentação de FND antes de 2018 ▪ Coordenação com o CCM ▪ Planeamento e Execução da projeção/ retração e sustentação de FND em 2018	
			Exército		
			FAP		
<b>OE3:</b> Analisar o impacto atual da adesão de Portugal ao MCCE na capacidade de TE das FFAA portuguesas	<b>QD3:</b> De que forma a adesão de Portugal ao MCCE teve impacto na atual capacidade de TE das FFAA portuguesas?	Atual capacidade de TE das FFAA portuguesas	Realidade Internacional	▪ Utilização do MCCE ▪ Localização dos EM ▪ Oportunidades ▪ Redução de custos de TE ▪ Organizações nacionais com ligação ao RepEM ▪ Aspetos a melhorar ▪ Redundância do MCCE	Capítulo 4
			Realidade Portuguesa		

**Fonte:** (Autora, 2018)



## **Apêndice B — Entrevista a Representante da Marinha Portuguesa**

A presente entrevista foi efetuada, via eletrónica, ao Capitão-de-Fragata Diogo Inácio da Rocha Guerreiro de Oliveira, Chefe da Divisão de Logística do Comando Naval, no dia 13 de março de 2018, pela autora desta investigação.

### **Entrevista**

**Pergunta 1:** Anualmente a Marinha tem a responsabilidade de aprontar e projetar inúmeras FND. Tendo em consideração que estas executam a movimentação para a Área de Operações Marítima, autonomamente (*self deployable*), a Marinha sente necessidade de acautelar a projeção de mais carga para as FND, por outros meios de transporte?

**Resposta:** A Marinha, ao contrário do Exército, não tem o hábito/costume enraizado de projetar companhias/batalhões por meios externos e o racional, prende-se com a especificidade da nossa força anfíbia, que é projetada do mar para a terra, através dos nossos navios. Dito isto, a resposta é sim, para sustentar as nossas forças, leia-se navios, sempre que há uma necessidade material, o navio emite um pedido por mensagem e o nosso organismo abastecedor (Direção de Abastecimento) irá verificar se existe na corrente de abastecimento e faz o expediente desse material através de transitários (firmas civis), que foram previamente contratados, consoante a zona do globo em que se insere o TO. Poderá neste processo ter que recorrer à NSPA, caso não tenha o sobressalente em corrente de abastecimento, sendo que nessas circunstâncias, a aquisição e o transporte logístico passa por essa organização mediante a contratação de serviço.

A projeção de pessoas de, e para o TO, é sempre coordenada entre a Marinha – Direção de Pessoal e o navio, em articulação com o Comando Naval e recorrendo maioritariamente a meios civis.

**Pergunta 2:** Relativamente ao transporte para sustentação da Força, periódica ou extraordinariamente (Ex: abastecimento de sobressalentes, munições etc), como costuma ser executado esse transporte (Ex: contratação de meios civis, utilização de meios próprios, recorrem a organismos multinacionais como MCCE ou NSPA)?

**Resposta:** A resposta é idêntica à anterior e não recorremos ao MCCE.

**Pergunta 3:** Em 2017, foi criado o CCM, no CCOM/ EMGFA, com o objetivo de operacionalizar o conceito do MCCE, no diz respeito à partilha de transportes e de capacidade sobrança de carga entre os Estados-Membros. Atualmente, a Marinha coordena com este Centro algum tipo de transporte (projeção/ retração ou sustentação)? Se não, porque não coordena? E como atualmente planeia e executa estes transportes de sustentação de forma autónoma?

**Resposta:** Não coordenamos por falta de informação sobre este centro do EMGFA. Quanto ao MCCE, não obstante o nosso conhecimento sobre a sua existência, desconhecemos os procedimentos para o utilizar, talvez por falta de informação entre o MDN e os Ramos ou, por falta (no passado) de necessidade da nossa parte. Assim, é a Divisão de Administração Financeira do CN que trata da contratação pública, também e, ao nível da decisão, as propostas vão a despacho ao Vice-Almirante, Comandante Naval.





**Pergunta 4:** Tendo em conta o futuro desafio de projeção de uma força de fuzileiros para a Lituânia, no âmbito das AssurMeas (Diretiva nº046/CEMGFA), como está a ser planeada a sua projeção e sustentação? (Ex: contratar meios civis, utilização de meios próprios, recurso a organismos multinacionais como MCCE, etc)

**Resposta:** O procedimento adotado para a projeção desta FND, foi recorrer à experiência do Exército, recolhendo procedimentos e contactos de firmas e posteriormente, fazer um concurso confidencial, por carta fechada, perante um júri de Marinha. A firma vencedora terá que garantir a projeção do material de guerra para o TO de acordo com o caderno de encargos. A projeção dos militares para o TO será feita por avião civil. Existe também um SOR que será assinado pelas entidades militares dos dois Estados (Portugal e Lituânia), onde prevê o apoio logístico do estado lituânio em apoio à nossa forças (*host nation support*), o qual lhe envio em anexo um *draft*.

**Pergunta 5:** Conforme a Diretiva nº046/CEMGFA, a Marinha vai enviar uma equipa EOD (MCM Divers Team) a bordo de um navio estrangeiro. Se for necessário algum tipo de abastecimento de responsabilidade nacional, como é que a Marinha planeia fazer a sustentação desta Força?

**Resposta:** A projeção dos militares foi por avião civil e o material de apoio à missão foi projetado por transitário. Os militares vão estar embarcados no navio Chefe da *Standing NATO MCM Group One*, que lhes providenciará a sustentação diária. Qualquer necessidade extra, terá que ser comunicada e o procedimento será idêntico ao descrito em anteriormente.



## Apêndice C — Entrevista a Representante do Exército Português

A presente entrevista foi efetuada, via eletrónica, ao Major João Miguel Carvalho da Silva Domingues, Adjunto do Chefe da Seção de Transportes Aéreos e Marítimos da Repartição de Reabastecimento e Transportes da Direção de Material e Transportes, no dia 23 de março de 2018, pela autora desta investigação.

### Entrevista

**Pergunta 1:** Nos últimos anos, o Exército teve a responsabilidade de aprontar e projetar inúmeras FND, nomeadamente para as AssurMeas (Lituânia), *Kosovo Force* e para a MINUSCA.

**Pergunta 1.1:** Como é que estas FND foram projetadas, em termos de pessoal e material? (Ex: contratação de transportadoras civis; recurso à FAP; acordo bilateral com outro país; organismos multinacionais como MCCE)

#### Resposta:

##### 1. AssurMeas (Lituânia)

As forças (Esquadrão de Reconhecimento do Regimento de Cavalaria 6, em 2015; Bateria de Artilharia de Campanha do Regimento de Artilharia 4, em 2016, e Companhia de Atiradores Mecanizada de Rodas, do Regimento de Infantaria 14 em 2017, foram projetadas do seguinte modo:

- Destacamento Avançado – Voo comercial civil (cerca de 10% do efetivo);
- Componente de Pessoal – Voo charter contratado;
- Material e equipamento - Navio contratado.

A projeção das forças foi uma responsabilidade nacional, pelo que a contratação dos meios de transporte foi efetuada pela Direção de Aquisições, de acordo com os requisitos definidos pela DMT.

##### 2. Retração do Kosovo

Tendo em consideração que a missão (KFOR) é de âmbito NATO, a retração foi responsabilidade nacional.

O material foi retraído por via rodoviária, entre Pristina (Kosovo) e Salónica (Grécia), transitando pela “Macedónia” (FYROM) – meios rodoviários contratados no mercado local e apoio do JLSG da KFOR

Transporte do material e equipamento, por via marítima, entre Salónica e Portugal (Porto de Setúbal).

O Destacamento Recuado (cerca de 10% do efetivo) foi retraído em recursos a voos comerciais.

##### 3. MINUSCA

A responsabilidade pela projeção da Força é das NU, através do *Movement Control do Logistics Support Division* do *Department of Field Support and Department of Peacekeeping Operations*. Para a concretização da projeção, foram realizados 9 voos em avião cargueiro (AN-124) e 1 voo para o transporte do Pessoal.

Notar o seguinte:

Em missões das NU, a responsabilidade pela projeção, rotação (uma por ano) e retração, é responsabilidade desta organização.



A sustentação também é assegurada pelas NU, em algumas Classes de Reabastecimento; noutras (ex: Manutenção), é definido o estipulado o modelo a adotar (*Wet Lease* ou *Dry Lease*).

Em missões OTAN, a projeção, rotação e retração são responsabilidade nacionais. A sustentação é, sempre, responsabilidade nacional.

Em missões bilaterais e/ou multilaterais o transporte depende dos acordos específicos implementados.

A FAP, apoia o Exército através da realização de voos em aeronave C-130.

Em regra, a sustentação das FND efetua-se com recurso a estes meios (C-130).

Em situações específicas, o Exército também recorre aos C-130 para a projeção/retração de forças (pequenos contingentes). Como exemplo, salienta-se o facto da rotação da FND/OIR (Iraque) ser efetuada com recurso a C-130 (o efetivo de 30 militares).

O Exército já teve experiência com o recurso a iniciativas de TE multinacionais, nomeadamente com o SALIS, aquando da projeção da QRF portuguesa para o TO do Afeganistão, em 2010. Na altura, Portugal acionou o acordo com a requisição de uma aeronave, para a qual já tinha adquirido horas de voo pré-pagas.

Em 5 de fevereiro de 2010, véspera da realização do voo, o SALCC, entidade gestora do SALIS, cancelou a sua realização, tendo justificado esta ação com dificuldades na obtenção de autorizações de sobrevoo em alguns países.

Este cancelamento de uma missão planeada provocou enormes constrangimentos na projeção da força e o desagrado das entidades nacionais envolvidas no processo levando, inclusivamente, a que Portugal se desvinculasse deste mecanismo (Despacho do Ministro da Defesa Nacional, de 20 de agosto de 2010).

**Pergunta 1.2:** A quem competiu a decisão? O que justificou essa decisão tomada? (Custo mais reduzido, tempo para escolha de modelo de contratação reduzido, volumetria/peso/ tipologia de material condicionaram a escolha, etc)

**Resposta:** A decisão sobre os meios a utilizar compete à DMT (entidade técnica responsável pelos Transportes no Exército). A montante (numa fase inicial do processo), o CFT, decorrente da orientação do EMGFA, elabora um “*Quadro de Fracionamento de Forças*”, onde constam os escalões de projeção a considerar. Posteriormente, a DMT assegura os meios necessários com recurso à contratação de meios civis, recurso a meios da FAP (C-130), apoio de outros contingentes ou eventual recurso a organizações multinacionais de transporte (partilha de meios) das quais Portugal faz parte integrante. É aqui que entra o MCCE.

**Pergunta 2** Relativamente ao transporte para sustentação das Forças, periódica ou extraordinariamente (Ex: abastecimento de sobressalentes, munições etc):

**Pergunta 2.1:** Como costuma ser executado esse transporte? (Ex: contratação de transportadoras civis; recurso à Força Aérea Portuguesa; acordo bilateral com outro país; organismos multinacionais como MCCE).

**Resposta:** Como referi anteriormente, a sustentação planeada é efetuada, na maior parte dos casos, com recurso aos meios a FAP. Complementarmente, para pequenos volumes, utilizamos o mercado civil (transporte de carga por via marítima e rodoviária em “*grupagem*” ou transporte da carga por via aérea na modalidade de “*carga não acompanhada*”. Temos ainda exemplos de transportes de sustentação efetuados com apoio de Espanha e do MCCE (transportes pontuais para o Iraque e Afeganistão).



**Pergunta 2.2:** A quem competiu a decisão? O que justificou essa decisão tomada? (Custo mais reduzido, tempo para escolha de modelo de contratação reduzido, volumetria/ peso/ tipologia de material condicionaram a escolha, etc )

**Resposta:** A decisão sobre o meio de transporte a empregar é da DMT e o meio a utilizar depende das características da carga (material contencioso, perigoso, peso, volumetria, etc.) e da urgência no transporte.

**Pergunta 3:** Em 2017, foi criado o CCM, no Comando Conjunto para as Operações Militares/ EMGFA, com o objetivo de operacionalizar o conceito do MCCE, no que diz respeito à partilha de transportes e de capacidade sobrança de carga entre os Estados-Membros.

**Pergunta 3.1:** Atualmente, o Exército coordena com este Centro algum tipo de transporte (projeção/ retração ou sustentação)? Se sim, qual o circuito de comunicação seguido?

**Pergunta 3.2:** Se não, porque não coordena? Identifica vantagens em recorrer a organismos multinacionais como o MCCE?

**Resposta:** Sim, a DMT tem ligação ao CCOM (AREC). Acresce que o POC do Ramo Exército para ligação ao CCOM é da DMT (sou eu)

**Pergunta 4:** Tendo em conta o futuro desafio de projeção de Forças para o Afeganistão, no âmbito das *Resolute Support Mission* (Diretiva nº046/CEMGFA), como está a ser planeada a sua projeção e sustentação, em termos de pessoal e material?

**Resposta:**

Está a ser planeada da seguinte forma:

- Voo em C-130 no período de 09 a 13Abr18 (transporte de material);
- Voo charter (contratado) em 07Mai18 - Transporte do pessoal;
- Voo cargueiro (dedicado) em 08Mai18 - Transporte da carga;
- Voo em C-130 a realizar na segunda quinzena de maio – projeção dos militares da AIAT e sustentação da FND (capacidade sobrança).



## **Apêndice D — Entrevista a Representante da Força Aérea Portuguesa**

A presente entrevista foi efetuada, via eletrónica, ao Tenente-Coronel Raul Afonso Paixão, Chefe da Repartição de Mobilidade e Transporte do Comando Aéreo, no dia 16 de março de 2018, pela autora desta investigação.

### **Entrevista**

**Pergunta 1:** Anualmente a FAP tem a responsabilidade de aprontar e projetar inúmeras FND. Tendo em consideração que estas executam a movimentação para a Área de Operações, autonomamente (*self deployable*), a FAP sente necessidade de acautelar a projeção de mais carga para as FND, por outros meios de transporte?

**Resposta:** Sim. Atendendo às aeronaves de transporte de que a FAP dispõe (C-130 e C-295), estas têm limitações em termos de dimensões e pesos da carga a transportar, nomeadamente viaturas e equipamentos de grande dimensão. Esta situação leva a que se tenha que optar por vezes por meios de transporte de superfície ou a meios aéreos de maior dimensão extra FAP.

**Pergunta 2:** Relativamente ao transporte para sustentação da Força, periódica ou extraordinariamente (Ex: abastecimento de sobressalentes, munições etc), como costuma ser executado esse transporte (Ex: contratação de meios civis, utilização de meios próprios, recorrem a organismos multinacionais como MCCE)?

**Resposta:** Por norma são utilizados os meios próprios, principalmente com recurso à aeronave C-130.

**Pergunta 3:** Em 2017, foi criado o CCM, no CCOM/ EMGFA, com o objetivo de operacionalizar o conceito do MCCE, no diz respeito à partilha de transportes e de capacidade sobrança de carga entre os Estados-Membros. Atualmente, a FAP coordena com este Centro algum tipo de transporte (projeção/ retração ou sustentação)? Se não, porque não coordena? E como atualmente planeia e executa estes transportes de sustentação de forma autónoma?

**Resposta:** Sim, especialmente para a disponibilização da capacidade sobrança das missões planeadas. No entanto essa disponibilização torna-se muito limitada, porquanto a maior parte das vezes as nossas aeronaves voam com carga completa nos dois sentidos das missões.

**Pergunta 4:** Tendo em conta o futuro desafio, previsto na Diretiva nº046/CEMGFA, de projeção de 4 aeronaves F-16, para a Lituânia, no âmbito do *Baltic Air Policing*, como está a ser planeada a sua projeção e sustentação? (Ex: contratar meios civis, utilização de meios próprios, recurso a organismos multinacionais como MCCE)

**Resposta:** As missões de projeção dos Bálticos (quatro missões de C-130) estão presentemente a decorrer. Estes meios são da FAP tendo sido contemplado, em planeamento, a utilização duas missões recorrendo a aeronaves C-27 da Força Aérea Lituana. No entanto, por problemas com as aeronaves lituanas não foi possível utilizá-las, estando prevista a sua utilização em alguma das missões de rotação/sustentação do Destacamento. Dadas as características de todo o material a transportar e perante algumas limitações por ele impostas como são os casos das suas dimensões e peso e muito especialmente se temos carga perigosa



que, por imposições da *International Air Transport Association / International Civil Aviation Organization* não é possível transportar por via aérea, tornou-se necessário recorrer a meios de transporte de superfície.

**Pergunta 5:** Que tipo de desafios se colocam à FAP, tendo em conta que o MCCE encoraja os Estados-Membros a executar o pagamento dos pedidos satisfeitos através do mecanismo ATARES?

**Resposta:** Como já foi referido anteriormente, as aeronaves de transporte aéreo de que dispomos são limitadas, em quantidade e em dimensão, para transporte de grandes quantidades de carga. Assim, pelo que quando dos transportes para as nossas FND, normalmente é disponibilizada pouca capacidade sobrança, que possa vir a ser convertida em ATARES (“moeda” de pagamento dos serviços) para pagamento dos serviços. No entanto, atendendo a que o projeto ATARES também contempla outros tipos de missões, esse “défice de ATARES” por parte do Transporte Aéreo, poderá ser parcialmente compensado com missões de Patrulhamento Marítimo e LSAR com recurso a algumas das missões das aeronaves que a Força Aérea disponibilizou para esse efeito no âmbito do ATARES.



## **Apêndice E — Guião da Entrevista aos Representantes dos Estados-Membros do *Movement Coordination Centre Europe***

A presente entrevista foi efetuada, via eletrónica, pela autora desta investigação, ao Exmos. Representantes dos Estados-Membros abaixo identificados:

<b>País</b>	<b>Nome</b>	<b>Data da entrevista</b>
<b>Finlândia</b>	Major Arto Purkunen	22-01-2018
<b>Suécia</b>	Tenente-Coronel Magnus Qvist	12-12-2017
<b>Dinamarca</b>	Capitão Hans Sørensen	11-01-2018
<b>Polónia</b>	Tenente-Coronel Jan Czerniakiewicz	12-12-2017
<b>Alemanha</b>	Tenente-Coronel Dirk Bulla	12-12-2017
<b>Luxemburgo</b>	Sargento-Mor Yves MERSCH	09-01-2018
<b>RepCheca</b>	Tenente-Coronel Josef Tomšíček	13-12-2017
<b>França</b>	Capitão de Fragata Jean-Jacques Mounier	07-01-2018
<b>Áustria</b>	Coronel Rudolf Ebenberger	19-12-2017
<b>Espanha</b>	Tenente-Coronel Mariano Moreno Juan	10-01-2018
<b>Canadá</b>	Tenente-Coronel D.J. Carlson	09-01-2018

### **Guião da Entrevista**

**Question 1:** *During the planning process of a force deployment for an operation and/ or an exercise, outside the national territory, does your nation necessarily consider a consultation with the MCCE? If so, is that initiative an obligation (top - down) or comes up from the planning process (bottom - up)?*

**Question 2:** *What for does your nation most of the times uses MCCE? To deploy/redeploy troops or to troops' sustainment (supply logistic function)?*

**Question 3:** *What is the national organization that liaises with you in your homeland (E.g. Movement Control Centre)? Is that organization able to become mandatory that the strategic transport must be made through MCCE assets instead of using civilian market contracts?*

**Question 4:** *Taking into account the geographical location of your country with regard to the location of the remaining MCCE member nations, do you consider that your country is well located to be able to use and simultaneously provide strategic transport in MCCE environment?*

**Question 5:** *What are the three major opportunities that can be found in MCCE environment, for member nations, in order to solve their strategic transport necessities/shortfalls?*

**Question 6:** *In your opinion, the aim of MCCE is to reduce costs while sharing nations strategic assets or to allow cost reduction while nations share contracted civilian assets?*

**Question 7:** *Considering that participation in the MCCE normally involves an exchange of services or monetary payment, in which way the participation of your country in MCCE allows you an economy of strategic transport national resources?*

**Question 8:** *In your opinion what are the issues and/or procedures that can still be developed in the MCCE environment so that the strategic transport capability can be maximized?*

**Question 9:** *Is your country a member of another Strategic Transport organization? If so, which ones and why?*

**Question 10:** *What are the challenges that MCCE would face if a NATO ART<sup>o</sup> 5<sup>o</sup> operation were to begin? Does your nation have a redundancy in a case that the MCCE has no adequate response to your country's needs?*





## Apêndice F — Excerto das Respostas por Entrevistado

Entrevistado	Excerto da Resposta	Segmento
--------------	---------------------	----------

**Question 1:** *During the planning process of a force deployment for an operation and/or an exercise, outside the national territory, does your nation necessarily consider a consultation with the MCCE? If so, is that initiative an obligation (top - down) or comes up from the planning process (bottom - up)?*

Finlândia	<i>"Comes up from the planning process."</i>	A.1.3
Suécia	<i>"Normally this will come up from the planning process (...)"</i>	A.1.3
Dinamarca	<i>"(...) It is a bottom up process and are presented to LOG-planners as an extra tool in the box."</i>	A.1.3
Polónia	<i>"(...) decision whether to use MCCE or not comes up from the planning process."</i>	A.1.3
Alemanha	<i>"(...) MCCE is involved in an early deployment planning phase."</i>	A.1.3
Luxemburgo	<i>"During the last 5 years, Luxembourg mostly self-deployed (...); only obliged (top – down) movements such as LOGFAS MNDDP's have been consulted (...)"</i>	A.1.1 A.1.2
RepCheca	<i>"(...) vital aspect in the planning phase of deployment/redeployment of our forces (...)"</i>	A.1.3
França	<i>"No, not necessarily."</i>	A.1.1
Áustria	<i>"We use MCCE in the planning process."</i>	A.1.3
Espanha	<i>"(...) MCCE services is one option to consider during the sustainment phase of an on-going operation (bottom-up)."</i>	A.1.3
Canadá	<i>"Canada has largely not been involved with the MCCE over the past 4 or 5 years (...)."</i>	A.1.1

**Question 2:** *What for does your nation most of the times uses MCCE? To deploy/redeploy troops or to troops' sustainment (supply logistic function)?*

Finlândia	<i>"Troops' sustainment (supply logistic function)"</i>	A.2.2
Suécia	<i>"Part load, Exercises, mission sustainment (...)"</i>	A.2.2
Dinamarca	<i>"(...) mostly to sustain (...)"</i>	A.2.2
Polónia	<i>"ATAR; Troops deployment (...)"</i>	A.2.1/A.2.2
Alemanha	<i>"Both. (...)"</i>	A.2.1/A.2.2
Luxemburgo	<i>"(...) Luxembourg is planning (...) deploy/redeploy sustainment through MCCE. (...)"</i>	A.2.1/ A.2.2
RepCheca	<i>"(...) It does not matter if it deployment, redeployment or sustainment (...)."</i>	A.2.1/A.2.2
França	<i>"Search for alternative solutions."</i>	A.2.1/A.2.2
Áustria	<i>"Mainly De- and Redeployment."</i>	A.2.1
Espanha	<i>"MCCE is mainly (...) for sustainment."</i>	A.2.2
Canadá	<i>"(...) the future intent is to focus on (...) sustainment."</i>	A.2.2





**Question 3:** *What is the national organization that liaises with you in your homeland (E.g. Movement Control Centre)? Is that organization able to become mandatory that the strategic transport must be made through MCCE assets instead of using civilian market contracts?*

Finlândia	<i>"Yes, Finnish Defence Forces Logistic Command (...)."</i>	A.3.1
Suécia	<i>"(...)NMCC will have to find out the best solution in any situation. "</i>	A.3.1
Dinamarca	<i>"(...) Joint Movement and Transportation Organization (...) provide transport solutions to support the operative objectives."</i>	A.3.1
Polónia	<i>"(...) NMCC is the organization responsible for all strategic deployment (...) "</i>	A.3.1
Alemanha	<i>"Yes, it is. German Logistic Centre (...) "</i>	A.3.1
Luxemburgo	<i>"Movement Control Centre is depending from G4, which is able to decide (...) national strategic transport. "</i>	A.3.1
RepCheca	<i>"(...) NMCC. (...) we can choose the best suitable options from economical or temporal point of view."</i>	A.3.1
França	<i>"Joint Logistic Support Center. Each case will be dealt with differently."</i>	
Áustria	<i>"NMCC is responsible for strategic Movement."</i>	A.3.1
Espanha	<i>"There is no agency to coordinate and control movement and transportation in the SP Armed Forces (...). "</i>	A.3.2
Canadá	<i>"CJOC J4 Movement (...) well positioned to (...) access to strategic, operational, and tactical assets."</i>	A.3.1

**Question 4:** *Taking into account the geographical location of your country with regard to the location of the remaining MCCE member nations, do you consider that your country is well located to be able to use and simultaneously provide strategic transport in MCCE environment?*

Finlândia	<i>"(...) far away from Central Europe. Cooperation between Scandinavian countries is strong."</i>	A.4.2
Suécia	<i>"(...) little remote located from a central European point of view, (...) however well located for Cooperation between the Nordic and Baltic nations (...) "</i>	A.4.2
Dinamarca	<i>"Yes, (...) excellent capacity for sea transport, (...) can provide air transport for other nations (...). "</i>	A.4.2
Polónia	<i>"Polonia is located in eastern Europe. (...) considering strategic transport is good enough."</i>	A.4.2
Alemanha	<i>"For Germany a very clear "yes". "</i>	A.4.1
Luxemburgo	<i>"We are well located (...) "</i>	A.4.1
RepCheca	<i>" (...) located in the Central Europe (...) "</i>	A.4.1
França	<i>"Yes (France) "</i>	A.4.1
Áustria	<i>"We are well located so we can do it."</i>	A.4.1
Espanha	<i>"(...) geolocation of Spain is not the best (...) However, a significant number of requests have been satisfied (...). "</i>	A.4.2
Canadá	<i>No, Canada is not well positioned with partner nations (...). "</i>	A.4.3



**Question 5:** *What are the three major opportunities that can be found in MCCE environment, for member nations, in order to solve their strategic transport necessities/shortfalls?*

Finlândia	<i>“Reliability; Speed; Economic efficiency.”</i>	A.5.1/A.5.2/ A.5.3
Suécia	<i>“Efficient transport solutions (...); exchange of knowledge and experience (...); increased operational ability and interoperability (...).”</i>	A.5.3/ A.5.4/ A.5.5
Dinamarca	<i>“Synergies between nations (...); Use other means in time and space and probably cheaper than otherwise; (...) global outreach.”</i>	A.5.5/A.5.3/ A.5.6
Polónia	<i>“ATARES and SEOS; Sharing awareness (...); Visibility of requirements and opportunities (...).”</i>	A.5.7/A.5.4/ A.5.3
Alemanha	<i>“(…) utilizing available capacities of other nations.”</i>	A.5.3
Luxemburgo	<i>“Overall view; consulting, de-confliction; cost effectiveness.”</i>	A.5.8/A.5.9/ A.5.3
RepCheca	<i>“(…) spare capacity of MCCE members; development of mutual M&amp;T policy; Support reliability and consolidation of national cooperation. “</i>	A.5.3/ A.5.5/ A.5.1
França	<i>“Alternative solutions; networking; best Practices”</i>	A.5.10/A.5.8/ A.5.4
Áustria	<i>“To get an overview; process for maintaining the needs; flexibility by changing situations.”</i>	A.5.8/A.5.9/ A.5.10
Espanha	<i>“(…) military capabilities Spain does not have or shortfalls; access movement and transportation contracts that Spain does not own.”</i>	A.5.9 A.5.10
Canadá	<i>“Air Transport; access to European sea movement; Access to both road and ground transport opportunities within Europe.”</i>	A.5.6/ A.5.10

**Question 6:** *In your opinion, the aim of MCCE is to reduce costs while sharing nations strategic assets or to allow cost reduction while nations share contracted civilian assets?*

Finlândia	<i>“Both.”</i>	A.6.3
Suécia	<i>“The MCCE can serve both purposes (...).”</i>	A.6.3
Dinamarca	<i>“I think it is both (...).”</i>	A.6.3
Polónia	<i>“The main aim is second option (...).”</i>	A.6.2
Alemanha	<i>“Both are valid (...).”</i>	A.6.3
Luxemburgo	<i>“Both assumptions are correct.”</i>	A.6.3
RepCheca	<i>“Yes, the MCCE membership enables us both options.”</i>	A.6.3
França	<i>“Both.”</i>	A.6.3
Áustria	<i>“Reducing costs while sharing nations assets.”</i>	A.6.1
Espanha	<i>“Both.”</i>	A.6.3
Canadá	<i>“Reduce costs while sharing nation’s strategic assets.”</i>	A.6.1



**Question 7:** *Considering that participation in the MCCE normally involves an exchange of services or monetary payment, in which way the participation of your country in MCCE allows you an economy of strategic transport national resources?*

Finlândia	<i>"Both, exchange of services and monetary payments."</i>	A.7.3
Suécia	<i>"(...) both methods but prefer normally exchange of services (...)"</i>	A.7.1/A.7.3
Dinamarca	<i>"Denmark has set one ATARES and SEOS (...)."</i>	A.7.1
Polónia	<i>"(...) limited resources and we have to seek multinational solutions."</i>	A.7.2
Alemanha	<i>"(...) SEOS and ATARES in every way."</i>	A.7.1
Luxemburgo	<i>"(...) compensated through ATARES program."</i>	A.7.1
RepCheca	<i>"(...) advantage of non-monetary payment for transport services (...)."</i>	A.7.1
França	<i>"As you are sharing a transport, you 're paying only a part of the transport price."</i>	A.7.1
Áustria	<i>"We prefer exchange of services no payment."</i>	A.7.1
Espanha	<i>"(...) SP uses (...) no monetary payment."</i>	A.7.1
Canadá	(Não respondeu)	

**Question 8:** *In your opinion what are the issues and/or procedures that can still be developed in the MCCE environment so that the strategic transport capability can be maximized?*

Finlândia	<i>"As many as possible assets to be available to all member nations."</i>	A.8.2
Suécia	<i>"Easier Diplomatic Clearance and customs procedures between the member states; harmonized templates for transport documentation."</i>	A.8.1
Dinamarca	<i>"(...) planners have to have a visualization of partner nations transport capacity in time and space (...)."</i>	A.8.2
Polónia	<i>"(...) improve coordination of rail transportation."</i>	A.8.3
Alemanha	<i>"(...) nations must fully display their transport capacities."</i>	A.8.2
Luxemburgo	<i>"(...) unable to resume a well-founded answer (...)."</i>	A.8.6
RepCheca	<i>"Create pool of transport assets (...) be used by MCCE members; enhance coordination, transport assets utilization and information flow; having better assets use visibility (...), to enhance coordination, harmonization and assets utilization. "</i>	A.8.1 A.8.2
França	<i>"Open the MCCE to non-member nation from Asia or Oceania."</i>	A.8.4
Áustria	<i>Using more multimodality (...).</i>	A.8.3
Espanha	<i>"(...) MCCE should stablish liaison elements with the main organizations (NATO, UE, NU...) (...)."</i>	A.8.5
Canadá	<i>"I am not able to answer this question (...)."</i>	A.8.6



**Question 9:** *Is your country a member of another Strategic Transport organization? If so, which ones and why?*

Finlândia	<i>"SAC, since 2008."</i>	A.9.1
Suécia	<i>"(...) SAC program; (...) SALIS program (...)."</i>	A.9.1/A.9.2
Dinamarca	<i>"(...) uses NSPA. (...)."</i>	A.9.3
Polónia	<i>"Yes. Member of SAC C-17, SALIS, AMSCC."</i>	A.9.1/A.9.2/A.9.4
Alemanha	<i>"It is. (No open information!)."</i>	A. A.9.7
Luxemburgo	<i>"EATC &amp; SALIS."</i>	A.9.2/A.9.5
RepCheca	<i>"SALIS (...); AMSCC (...)."</i>	A.9.2/ A.9.4
França	<i>"Yes, EATC."</i>	A.9.5
Áustria	<i>"No."</i>	A.9.6
Espanha	<i>"Spain is member of the EATC (...)"</i>	A.9.5
Canadá	<i>"No (...)."</i>	A.9.6

**Question 10:** *What are the challenges that MCCE would face if a NATO ART<sup>o</sup> 5<sup>o</sup> operation were to begin? Does your nation have a redundancy in a case that the MCCE has no adequate response to your country's needs?*

Finlândia	<i>"Finland is not a NATO member (...)."</i>	A.10.4
Suécia	<i>"Sweden is not a member of NATO (...)."</i>	A.10.4
Dinamarca	<i>"Denmark would use allies, national civilian contracts and generic military assets."</i>	A.10.1 A.10.3
Polónia	<i>"(...) has no redundancy for strategic deployment assets."</i>	A.10.1
Alemanha	<i>"We have. (No open information!)"</i>	A.10.2
Luxemburgo	<i>"Not yet so far!"</i>	A.10.1
RepCheca	<i>"(...) we do not have any redundancy (...)."</i>	A.10.1
França	<i>"(...) France has other alternatives."</i>	A.10.2
Áustria	<i>"Yes, we have a redundancy."</i>	A.10.2
Espanha	<i>"(...) It must be accomplished with national resources under NATO control and coordination."</i>	A.10.2
Canadá	<i>"(...) Yes, Canada would be capable of meeting its own needs (...) use a combination of military and contract lift (...)."</i>	A.10.3 A.10.4



## **Apêndice G — Entrevista ao Diretor do Movement Coordination Centre Europe**

A presente entrevista foi efetuada, via eletrónica, ao Coronel. Franck Verdierre, Diretor do MCCE, no dia 23 de março de 2018, pela autora desta investigação.

### **Entrevista**

**Question 1:** *In your opinion, the aim of MCCE is to reduce costs while sharing nations strategic assets or to allow cost reduction while nations share contracted civilian assets?*

**Reply:** *The objective of the MCCE is to coordinate the use of Air Transport capabilities, Sea Transport capabilities, Surface Transport capabilities and ATAR capabilities between Participants and thereby improve the overall efficiency and effectiveness. The Centre's main focus will be on strategic movements and ATAR, but not excluding operational and tactical movements.*

**Question 2:** *How does MCCE stand out from other strategic transport organizations? What are its advantages?*

**Reply:** *At the moment, besides the MCCE, there are no other similar multinational military organization. The MCCE is to collect data on Participants' activity, as well as data on requirements. This data is to be provided on a voluntary basis. On the basis of the gathered data, and at a Participant's request, the MCCE is to offer advice as to how capabilities can be utilized more effectively. The functions carried out by the MCCE are to provide opportunities for improvements in the planning and execution of Participants' movements and ATAR activities. This includes the provision of advice for the common usage of commercial charter capabilities hired by Participants in order to avoid unnecessary competition for the same resources. The coordination mentioned above applies to both military and commercially-hired capabilities for non-operational and operational purposes, including the full range of military operations, as well as requests for support to exercises, Peace Support Operations, Disaster Relief and Civil emergency crises*

**Question 3:** *Even taking into account your position in the MCCE structure, do you identify as appropriate that member-states guarantee redundancy in case MCCE cannot adequately respond to member-state's needs?*

**Reply:** *There are no requirements for the MCCE member nations to use the MCCE services. There is also no requirement for member nations to offer assets to other nations. It is all about willingness to interact and support each other. The MCCE work with its members to provide the most effective coordination of multinational and multimodal strategic lift requirements and ATAR against opportunities, in order to maximize the most efficient use of resources, thereby increasing confidence and visibility of strategic movement plans. By that, as the MCCE do not "control" assets it cannot guarantee redundancy. Nevertheless, with the extensive visibility the MCCE possess regarding available spare capacity (for instance empty legs or spare capacity) among its member nations the possibility to offer solutions between different locations are very good.*

**Question 4:** *In your opinion what challenges do Portugal faces in order to be a more active member of MCCE? Is its geographic location a constraint to get a higher and usable transport availability within MCCE member-nations?*





**Reply:** *In general, in order to benefit from the MCCE membership it is vital that nations integrate the MCCE in its national planning procedures. The geographic location does not necessarily mean a constraint to get a higher and usable transport availability. Often other factors are more critical in order to find a match between a requestor and a provider. Some factors stand out more than others. If the requestor is able to be flexible in its request is often a key to success. To elaborate a little bit on these factors the following considerations may be more or less critical:*

- *Does the transport have to be on a certain day or can it be moved on the time line?*
- *Does it have to be a specific mode of transportation (air, sea, road, rail)?*
- *Flexibility in payment for transportation services such as cash payment versus exchange of services using the following mechanisms:*
- *Air Transport and Air to Air Refueling and other Exchange of Services (ATARES). ATARES provides a framework to facilitate mutual support in the realm of airforce activity through the exchange of services instead of financial payments. Portugal recently joined the ATARES TA.*
- *Surface Exchange of Services (SEOS). SEOS provides a framework to facilitate mutual support in the realm of surface transport for military activities through the exchange of services instead of financial payments. Portugal has still not joined the SEOS TA.*

*It has also been noted that nations willing to increase the knowledge of the MCCE, and to benefit from the services provided from the MCCE, may benefit from sending liaison officers for training and better understanding of the MCCE. Key audience for such training are in general personnel assigned to work within their National Movement Coordination Centers (or its equivalent). The increased knowledge received from such training may, in addition, help nations to identify how to integrate the MCCE in its national planning procedures.*

**Question 5:** *What is your vision for the strategic airlift and sea lift provided/mediated by MCCE in ten years' time?*

**Reply:** *As decided by the MCCE governing bodies The MCCE vision is to be a world class Centre of Expertise in the international multimodal defense movement and ATAR arena, coordinating its members' strategic movement and ATAR requirements and offers in the most effective and efficient manner. A Centre of Expertise is here understood as a body of knowledge that turns that knowledge into more effective outcomes for Member Nations and supported entities. This being an effective way to implement and sustain specialist capabilities where a consistent, expert and operational /cost beneficial service is required. A Centre of Expertise gains knowledge and develops innovation through constant self-assessment and review. In the case of the MCCE it consists of appropriate expertise in M&T and ATAR to act as the knowledge interface between requirement and output to the benefit of the Member Nations and supported entities. This crosses national boundaries where an international multimodal, and comprehensive mobility view is required to ensure synergies.*



## **Apêndice H — Entrevista ao Representante Nacional no *Movement Coordination Centre Europe***

A presente entrevista foi efetuada, presencialmente, ao Tenente-Coronel Manuel Fortunato Mendes Marques, Representante Nacional no MCCE, no dia 11 de abril de 2018, pela autora desta investigação.

### **Entrevista**

O TE tem sido uma preocupação constante das organizações internacionais, como a UE e a OTAN, no planeamento e conduta de operações militares. Tendo em consideração que Portugal não tem meios de TE e uma vez que a adesão ao MCCE, entre outros organismos multinacionais de TE, visa essencialmente colmatar esta lacuna, na sua opinião:

**Pergunta 1:** Quais são as principais oportunidades decorrentes da utilização dos meios de TE do MCCE para a capacidade de TE das FFAA portuguesas?

**Resposta:** Para além de satisfazermos um requisito imposto pela NATO, de que os aliados têm de ter meios de projeção próprios, o MCCE, possibilita-nos o acesso a um conjunto meios militares mais alargado e dá-nos ainda a possibilidade de usufruir de contratos civis de acesso assegurado de outros membros do grupo. Permite-nos rentabilizar os nossos meios (frotas C-130 e C-295) através da otimização da capacidade de carga disponível nos nossos voos.

**Pergunta 2:** Quais são os principais obstáculos à utilização dos meios de TE do MCCE para as FFAA portuguesas?

**Resposta:** Convém recordar que os meios não são propriedade do MCCE mas dos membros participantes e que a sua utilização nem sempre está garantida, depende da disponibilidade do momento, mas eu identificaria os seguintes:

- A falta de recursos humanos no CCM que permitam uma ligação permanente e proactiva com os organismos internacionais;
- A localização periférica de Portugal na Europa, que na maioria dos casos obriga a um movimento (escala) para um país do centro da europa;
- A ausência de elementos nacionais na estrutura orgânica do MCCE, conhecedores da realidade nacional e que facilitem a comunicação;
- A pequena dimensão dos contingentes nacionais em Forças Multinacionais.

**Pergunta 3:** Que desafios a estrutura nacional terá de ultrapassar para rentabilizar mais esta iniciativa?

**Resposta:** Diria que é fundamental uma mudança de mentalidade e vermos o MCCE como primeira opção na procura de soluções de transporte estratégico.

**Pergunta 4:** No caso de se iniciar uma operação de artigo 5º OTAN, onde se perspetiva um ambiente de elevada competição pela utilização de meios de TE e onde os recursos de muitos dos Estados-Membros do MCCE estarão bastante empenhados no transporte das suas próprias forças (por exemplo a ativação da *enhanced NATO Response Force*): Quais são as outras opções possíveis para Portugal contornar essa eventual escassez de mercado e dar cumprimento aos seus compromissos internacionais?



**Resposta:** Não dispondo de meios próprios e estando esgotada a possibilidade de satisfação por parte do MCCE não vejo outra alternativa que não seja o recurso ao mercado civil, mas nesse cenário também o mercado civil, pelas suas limitações, poderá não dar a resposta que pretendemos. Para prevenir este tipo de situações a contratação de acesso assegurado com companhias de transporte é fundamental.





## **Apêndice I — Entrevista ao Chefe do Centro de Controlo de Movimentos Nacional**

A presente entrevista foi efetuada, presencialmente, ao Coronel Tirocinado João António da Fonseca Salvado Alves, Chefe do CCM Nacional, no dia 11 de abril de 2018, pela própria autora desta investigação

### **Entrevista**

Anualmente, o EMGFA atribui aos Ramos a responsabilidade de projetar/ retrain e sustentar inúmeras FND, cabendo a estes a decisão de como é executado o TE das forças, e, tendo em consideração que, em 2017, foi criado o CCM:

**Pergunta 1:** Porque foi criado o CCM, no CCOM?

**Resposta:** Na sequência da adesão ao MCCE e posteriormente ao mecanismo ATARES, sentiu-se a necessidade de criar um CCM, à semelhança do que acontece com outros EM, com a responsabilidade de integrar os pedidos de TE dos Ramos e simultaneamente contribuir, para o ambiente do MCCE, com a disponibilidade de Portugal em executar TE ou outro tipo de serviços, como Patrulhamento Marítimo e LSAR.

Assim a estrutura do CCM contempla Oficiais de Ligação dos Ramos para a comunicação com o MCCE seja a mais atual e rigorosa possível. Foi ainda proposto um mecanismo de compensação à FAP, uma vez que é este Ramo que irá fazer o pagamento em serviços dos transportes solicitados ao MCCE, pelos outros Ramos e EMGFA.

No entanto, o CCM não se limita a fazer a ligação entre os Ramos e o MCCE e ATARES, mas é responsável por coordenar transportes no âmbito de acordos bilaterais entre Portugal e outros países.

A decisão de criar o CCM, no CCOM, deveu-se ao facto de pertencer ao EMGFA, estrutura superior ao três Ramos, e simultaneamente ter a missão de coordenar, através do Centro de Operações Conjunto, a execução das Diretivas Operacionais, emanadas pelo CEMGFA, e garantir a manutenção da compreensão situacional nos respetivos TO. Desta forma, existe uma proximidade elevada com os Comandos de Componente, que facilita também a coordenação dos movimentos e transportes das FFAA.

**Pergunta 2:** O CCM tem conseguido cumprir os objetivos designados? Com que tipo de desafios é que o Centro se tem deparado?

**Resposta:** Neste momento, ainda existem limitações de pessoal, uma vez que alguns cargos da estrutura do CCM ainda não foram preenchidos.

No entanto, a nossa atividade tem crescido, nomeadamente coordenámos o transporte de munições e outro tipo de carga para Iraque, através do acordo bilateral com Espanha e, no âmbito do MCCE, requisitámos transporte para:

- a projeção/ retração de forças que iam participar no exercício Lusitano 18 para a Ilha Terceira, nos Açores. O transporte foi realizado por um avião civil de uma empresa espanhola, contratado pela Eslovénia;
- o transporte de material da FAP para participação de um exercício com aeronaves F-16, na Holanda;

Quanto aos desafios, ao contratarmos ATARES, temos mais tarde dificuldades em anular essa dívida, através de transporte proporcionado pela nossa FAP (voos dedicados e capacidade sobran te) para outros países.

Para rentabilizar os recursos em tempo oportuno é necessário que o Ramos execute



um planeamento dos voos rigoroso, tanto de transporte como de Patrulhamento Marítimo e LSAR, e partilhe essa informação com o CCM. Desta forma, poderíamos partilhar com outros EM, o espaço e peso sobranste, aumentando a probabilidade de outro país solicitar o nosso transporte.

**Pergunta 3:** Atualmente, os Ramos não coordenam obrigatoriamente com o CCM o transporte de FND (projeção/ retração ou sustentação). Porque não coordenam?

**Resposta:** Como é incutido aos Ramos a responsabilidade de projeção/ retração e sustentação logística das Forças, recebendo o orçamento correspondente, existe uma forte tendência a efetuar toda este processo internamente ao Ramo.

**Pergunta 4:** Visto que o CCM é a estrutura nacional para consultas ao MCCE, quais as diligencias tomadas pelo CCOM, junto dos Ramos, para rentabilizar esta iniciativa?

**Resposta:** Já fizemos várias reuniões com os Oficiais de Ligação dos Ramos, clarificando os objetivos do CCM, promovendo a comunicação constante entre todas as entidades envolvidas nestes processos.

O CCM partilha com os Ramos as listas divulgadas pelo MCCE sobre os voos dos diversos EM, para os Oficiais de Ligação dos Ramos.

**Pergunta 5:** Na sua opinião, entende que é necessário mudar o processo de decisão do transporte de FND, para incluir uma consulta ao MCCE através do CCM?

**Resposta:** Sim, deveria-se incluir uma consulta ao MCCE para orçamentar a projeção/ retração ou sustentação de pessoal ou material e depois confrontar com outras opções e avaliar se compensa ou não.

Uma das vantagens de se optar pelo MCCE, é o processo administrativo ser muito simples, sem efetuar contratos, bastando enviar um mail com o pedido, o que resulta na rápida disponibilização de TAer.